NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2020

HESSEN
Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen

**Erläuterungsbericht**

IDSTEIN
HOCHSCHULSTADT

# Radverkehrskonzept Idstein 2035

Erläuterungsbericht

## Auftraggeber:

**Hochschulstadt Idstein**

König-Adolf-Platz 2

65510 Idstein

## Auftragnehmer:

**Planungsgesellschaft RV-K mbH**

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

*www.rv-k.de*

**Bearbeitung:**

M.Eng. Lukas Hügle

Frankfurt am Main, 10. Oktober 2023

# Inhalt


1 EINFÜHRUNG ..... 1

1.1 Hintergrund ..... 1
1.2 Projektziele ..... 1
1.3 Planungsraum und Planungstiefe ..... 2
1.4 Gesetzliche Grundlagen ..... 3
1.5 Grundsätze der Radverkehrsplanung ..... 4

2 VORGEHEN ..... 4

3 GRUNDLAGENERMITTLUNG UND BETEILIGUNG ..... 5

3.1 Radverkehrspotenzial ..... 5
3.2 Unfallanalyse ..... 8
3.3 Fahrdaten Stadtradeln ..... 8
3.4 Erste Online-Beteiligung & Online-Informationsveranstaltung ..... 9
3.5 ADFC-Fahrradklimatest ..... 10
3.6 Runder Tisch Radverkehr ..... 11
3.7 Beteiligung Verwaltung, Politik und weitere Interessengruppen ..... 11
3.8 Beteiligung der Nachbarkommunen, Träger öffentlicher Belange sowie weiterer Akteure 12
3.9 Zweite Online-Beteiligung – Maßnahmenbewertung ..... 13

4 RADVERKEHRSNETZ ..... 15

4.1 Hintergrund / Grundidee ..... 15
4.2 Zielnetz Radverkehr 2035 ..... 16

5 MAßNAHMENENTWICKLUNG ..... 17

5.1 Angestrebte Führungsform / Grundlagen Maßnahmenplanung ..... 17
5.1.1 Innerorts ..... 17
5.1.2 Außerorts ..... 18
5.2 Maßnahmenübersicht ..... 19
5.3 Zusammenhängende Maßnahmen von hoher Bedeutung ..... 21
5.3.1 Radrouten Idstein Kernstadt ..... 21
5.3.2 Raddirektverbindung Idstein - Niedernhausen - Wiesbaden (inkl. Anb. Dasbach) ..... 23
5.3.3 Verbindung Idstein – Eschenhahn – Taunusstein ..... 24
5.4 Priorisierung der Maßnahmen ..... 24
5.5 Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis ..... 25
5.6 Musterlösungen ..... 27
5.7 Besondere Herausforderungen ..... 28
5.7.1 Ortsdurchfahrten des Radverkehrs ..... 28

5.7.2 Fahrradstraßen ... 29
5.7.3 Piktogrammketten ... 31
5.7.4 Übergänge zwischen Radweg und Fahrbahn ... 31
5.7.5 Durchlässe & Einmündungen an Kreisverkehren ... 32
5.7.6 Zwischenörtliche Verbindungen in Baulast des Landes ... 33
5.7.7 Ausbaustandard land- und forstwirtschaftliche Wege ... 33

6 WEITERE EMPFEHLUNGEN ... 35

6.1 Unterhaltung und Verkehrssicherung ... 35
6.2 Miteinander auf Land- und forstwirtschaftlichen Wegen ... 37
6.3 Fahrradwegweisung ... 37
6.4 Fahrradabstellanlagen ... 38
6.5 Radwegebeleuchtung ... 39
6.6 Bordsteinabsenkungen ... 40
6.7 Einbauten entfernen / optimieren ... 40
6.8 Ampelgriffe und -trittbretter ... 41
6.9 Einbahnstraßen ... 42
6.10 Nicht für den Radverkehr freigegebene Wege ... 42
6.11 Kfz-Höchstgeschwindigkeit ... 43
6.12 Neue Wohngebiete Durchlässigkeit für Radverkehr ... 44
6.13 Radverkehr bei Neu- und Umbaumaßnahmen ... 44
6.14 Verkehrsversuche ... 44
6.15 Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) ... 44
6.16 Öffentlichkeitsarbeit ... 45

7 AKTEURSBETEILIGUNG / ORGANISATORISCHE EMPFEHLUNGEN ... 45

7.1 Hintergrund ... 45
7.2 Jour Fixe Radverkehr ... 45
7.3 Runder Tisch Radverkehr ... 46
7.4 Befahrung mit Entscheidungstragenden ... 46

8 ERHEBUNG RADVERKEHRSSTÄRKEN ... 46

8.1 Hintergrund ... 46
8.2 Daten ... 46
8.2.1 Verkehrszählungen ... 47
8.2.2 Dauerzählstellen ... 47
8.2.3 Fahrdaten ... 48
8.3 Empfehlung ... 48
8.4 Aufwand / Kosten ... 49

9 WEITERES VORGEHEN ..... 49

9.1 Umsetzung ..... 49
9.2 Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange ..... 50
9.3 Finanzierungsmöglichkeiten ..... 51
9.4 Evaluierung ..... 51
9.5 Webdokumentation ..... 51

10 ANHANG ..... 52

# 1 Einführung

## 1.1 Hintergrund

Die Hochschulstadt Idstein möchte die Situation für Radfahrende verbessern und der gesteigerten Bedeutung des Radverkehrs Rechnung tragen.

Durch die Stärkung des Radverkehrs als Teil des Umweltverbundes wird eine Entlastung der Straßeninfrastruktur angestrebt und gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Lokale Emissionen (Lärm, Schadstoffe) werden vermieden und die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger gefördert. Dadurch können langfristig erhebliche Gesundheitskosten eingespart werden.

Eine sichere und attraktive Radverkehrsinfrastruktur fördert zusätzlich die selbstständige und selbstbestimmte Mobilität von Jugendlichen und ermöglicht auch Seniorinnen sowie Senioren und Menschen mit Einschränkungen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Vor diesem Hintergrund wurde die Erstellung eines stadtweiten Radverkehrskonzeptes beschlossen. Die Erarbeitung durch die externe Planungsgesellschaft RV-K fand im Zeitraum von Juni 2022 bis September 2023 statt.

Für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes erhielt die Hochschulstadt Idstein eine Zuwendung aus Mitteln der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH).

## 1.2 Projektziele

Dem Radverkehrskonzept der Hochschulstadt Idstein liegen die folgenden Projektziele zu Grunde:

1. Entwicklung eines Radverkehrsnetzes, das alle Stadtteile und Wohngebiete mit den Arbeitsplatzschwerpunkten, Schulen, wichtigen Haltestellen des ÖPNV, Freizeitzielen und Zielen des täglichen Bedarfs (Einkaufen, Versorgung, Gastronomie etc.) verbindet und diese Ziele auch untereinander verknüpft.

2. Erstellung eines priorisierten Maßnahmenprogramms mit überschlägiger Kostenrahmenschätzung als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Festlegung von Investitionsprogrammen und zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln.

Bei der Entwicklung des Radverkehrsnetzes und der Maßnahmen gelten folgende Grundsätze:

- Berücksichtigung aller Radfahrenden jeglichen Alters und körperlicher Fitness.
- Praxistauglichkeit und Finanzierbarkeit der Maßnahmen.

- Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsträger (Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr).
- Integration bestehender Netzplanungen von regionaler und überregionaler Ebene (Rheingau-Taunus-Kreis, Land Hessen).

## 1.3 Planungsraum und Planungstiefe

Der Planungsraum umfasst die Gemarkung der Hochschulstadt Idstein sowie die Verbindungen in die Nachbarkommunen. Es wird eine Vernetzung aller Stadtteile und Wohngebiete mit den Arbeitsplatzschwerpunkten, den Schulen, den wichtigen Haltestellen des ÖPNV, den Freizeitzielen und den Zielen des täglichen Bedarfs (Einkaufen, Versorgung, Gastronomie etc.) angestrebt.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes werden Maßnahmen vorgeschlagen, die entlang des definierten Zielnetzes Radverkehr liegen.

Durch die zunehmende Verbreitung und konstante Leistungssteigerung von elektrisch-unterstützten Fahrrädern sind weitere Distanzen und anspruchsvolle Topografie, wie sie teilweise im Planungsraum vorhanden ist, immer weniger ein Hindernis für Radfahrende. Diese Entwicklung wird bei der Netzgestaltung und Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

**Das Netz und die Maßnahmen werden unabhängig von der Baulastträgerschaft entwickelt.**

Die Planungstiefe von Radverkehrskonzepten auf kommunaler Ebene unterscheidet sich im Vergleich zu Konzepten auf regionaler und überregionaler Planungsebene wie in Abbildung 1 dargestellt.

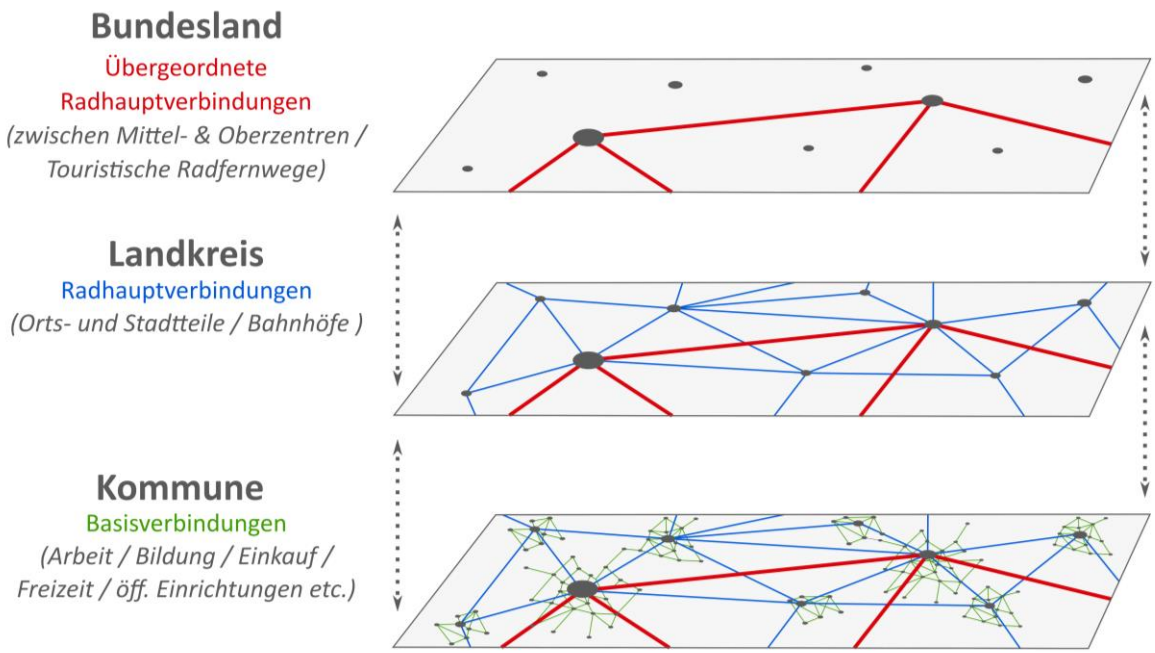



**Abbildung 1:** Aufbau Radverkehrsnetz und Planungszuständigkeiten (Quelle: Eigene Darstellung)

Netzelemente und Maßnahmenempfehlungen aus den vorliegenden Radverkehrskonzepten und Netzplanungen des Rheingau-Taunus-Kreises und des Landes Hessen werden in der Regel übernommen. Teilweise hat sich im Rahmen der Konzeptentwicklung jedoch alternative Verläufe ergeben.

## 1.4 Gesetzliche Grundlagen

Das Planungsbüro RV-K legt bei der Erstellung von Planungen die geltenden gesetzlichen Vorgaben zu Grunde. Diese sind:

- Straßenverkehrsordnung (StVO),
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (StVO-VwV),
- Hessisches Straßengesetz (HStrG).

Als planerische Grundlagen werden folgende Veröffentlichungen herangezogen:

- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)[1],
- Qualitätsstandards und Musterlösungen Radnetz Hessen 2020,
- die Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002)[2],
- die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)[3] und
- der Nationalen Radverkehrsplan 3.0[4].

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. Hier wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit Einzelner, wie z.B. der des Kfz-Verkehrs, hat. Dieser Grundsatz wird bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt.

Darüber hinaus wurde mit der E Klima[5] ein Werk zur Erreichung der Klimaschutzziele erarbeitet, welches als Erweiterung der FGSV-Regelwerke gedacht ist. Darin ist formuliert, dass die Belange des Radverkehrs gegenüber den Belangen des motorisierten Verkehrs zu priorisieren sind. Die E Klima wurde bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes ebenso herangezogen.

---

[1] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.
[2] Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2002, Köln.
[3] Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln
[4] Nationaler Radverkehrsplan 3.0, BMVI 2021.
[5] Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima 2022), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2022, Köln.

Bei der weiteren Planung der konkreten Maßnahmenvorschläge sind die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben (z.B. Naturschutz, Wasserrecht, Landwirtschaft u.a.) zu prüfen.

### 1.5 Grundsätze der Radverkehrsplanung

Die Beurteilung der Ist-Situation und der Maßnahmenentwicklung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes orientiert sich an folgenden Grundsätzen der Radverkehrsplanung:

**Verkehrssicherheit:** Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten.

**Direktheit:** Radfahrende sollen zügig und direkt fahren können. Umwege, Hindernisse und sonstige kritische Stellen, an denen Radfahrende Zeit verlieren, sollen auf ein Minimum reduziert werden.

**Fahrkomfort/Attraktivität:** Radfahren soll bei jeder Wetterlage und mit möglichst geringem Kraftaufwand möglich sein. Eine entsprechende Oberflächenqualität der Wege wird daher angestrebt. Unter Berücksichtigung der Vermeidung von Umwegen und Reisezeitverlusten sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen.

**Wahlfreie Führungsform:** Radfahrende sollen wo möglich wählen können, ob sie mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn oder im Seitenraum gemeinsam mit dem Fußverkehr beziehungsweise im *Schattennetz* über Nebenstraßen fahren.

**Erkennbarkeit Radverkehrsnetz*:*** Ein für alle Verkehrsteilnehmende gut erkennbares Radverkehrsnetz ist anzustreben, weil dadurch die Aufmerksamkeit erhöht wird und Radfahrende den Netzverbindungen intuitiv folgen können. Außerdem verbessert sich die Wahrnehmung des Radverkehrs als Alternative zum motorisierten Verkehr.

## 2 Vorgehen

1. **Grundlagenermittlung**: Ermittlung und Analyse vorhandener Planungen sowie Darstellung von Quellen und Zielen im Stadtgebiet. Zudem Analyse von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung sowie von Fahrdaten des Radverkehrs. (Anlage 1, Anlage 2, Anlage 3)
2. **Erste Online-Beteiligung zur Ideensammlung**: Durchführung im Sommer 2022 und Auswertung der Meldungen aus der öffentlichen Online-Beteiligung (Anlage 4).
3. **Bestandsnetzanalyse und Befahrung:** Befahrung des gesamten Bestandsnetzes sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen.

4. **Netzentwurf**: Entwurf eines kategorisierten Zielnetzes Radverkehr gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)[6] (Anlage 5).
5. **Maßnahmenentwicklung (Anlage 6, Anlage 7, Anlage 8)**: Entwicklung von Maßnahmenideen mit Fotodokumentation und Ermittlung eines Kostenrahmens.
6. **Abstimmung:** Abstimmung von Netzentwurf und Maßnahmenvorschlägen im Rahmen des Runden Tischs Radverkehr (RTR) Idstein mit der Stadtverwaltung, Politik, weiteren Interessensvertretungen sowie Trägern öffentlicher Belange.
7. **Beteiligung der Ortsbeiräte:** Einbeziehung der Ortsbeiräte durch Vorstellung des ersten Konzeptentwurfs. Schriftliche Eingaben durch alle Ortsbeiräte zu den erarbeiteten Maßnahmenvorschlägen. Anpassung des Konzeptentwurfs, allgemeine schriftliche Rückmeldung sowie Verfassen fachlicher Stellungnahmen zur Dokumentation (Anlage 13).
8. **Zweite Online-Beteiligung:** Erneute Einbeziehung der Bevölkerung durch Vorstellung des Konzeptentwurfes. Bürgerinnen und Bürger konnten mithilfe einer webbasierten Beteiligungsplattform Maßnahmen bewerten (Anlage 12) und kommentieren.
   *(https://idstein.online-beteiligung-radverkehr.de/ – 17.04.2023 – 29.05.2023)*
9. **Priorisierung:** Priorisierung der baulichen Punkt- sowie aller Streckenmaßnahmen in Abstimmung mit der Verwaltung und dem Runden Tisch Radverkehr Idstein (Anlage 9, Anlage 10).
10. **Kostenrahmen**: Erstellung eines Kostenrahmens für bestimmte Maßnahmentypen der Punkt- und Streckenmaßnahmen.
11. **Dokumentation:** Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse, Entwurf von Prinzipskizzen und Visualisierungen (Anlage 15 bis Anlage 19) Musterlösungen (Anlage 14).
12. **Datenübergabe:** Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.
13. **Präsentation:** Präsentation der Ergebnisse im Klimaschutz-, Umwelt- und Betriebsausschuss (KUBA) der Idsteiner Stadtverordnetenversammlung.

# 3 Grundlagenermittlung und Beteiligung

## 3.1 Radverkehrspotenzial

**Innerhalb des Stadtgebiets**

Idstein verfügt als Stadt über eine gut funktionierende Infrastruktur den Bereichen Bildung, Versorgung, Einkaufen, Gastronomie und Freizeit. In der Region tut sich Idstein als Hochschul- und Bildungsstadt hervor (Standort der Hochschule Fresenius sowie zweier weiterführender Schulen).

[6] Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, Köln, 2008

Insbesondere die Kernstadt weist eine hohe Attraktivität auf und ist ein wichtiges Ziel sowohl für die 11 Stadtteile aber auch für die Nachbarkommunen wie etwa Niedernhausen, Hünstetten und Waldems interessant. Besondere bedeutende Ziele sind dabei die historische Idsteiner Innenstadt mit der Funktion Einkaufen und weiteren Arbeitsplätzen an der Hochschule sowie der Pestalozzischule (Gymnasium). Am südlichen Stadtrand bildet die Helios-Klinik einen Arbeitsplatzschwerpunkt. Darüber hinaus bietet der Bahnhof Idsteins direkten Verbindungen in die Großstädte Wiesbaden sowie Frankfurt und ist damit eine wichtige Drehscheibe für die Mobilität in der Region. Dies gilt auch für den Bahnhof in Wörsdorf. Durch die überwiegend geringen, fahrradfreundlichen Entfernungen zwischen den Stadtteilen, insbesondere zwischen der Kernstadt und dem größten Stadtteil Wörsdorf, wird insgesamt von einem hohen innerkommunalen Potenzial für die Radverkehrsnutzung ausgegangen.

**Nachbarkommunen und Schulwege aus den Stadtteilen**

Auf Basis der Berufspendel[7] - und Schuldaten[8] wurden Verflechtungen mit den Nachbarkommunen mit einer für Fahrrad-Pendelnde relevanten Distanz von bis zu 15 Kilometern analysiert. Hinzu kommt die Landeshauptstadt Wiesbaden für die Betrachtung des Korridors Idstein - Niedernhausen – Wiesbaden (siehe Kapitel 5.3.2).

Berufspendelbeziehungen werden für die Gemeindeebene erfasst. Es werden nur sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse ausgewertet. Schulwegedaten werden im Rheingau-Taunus-Kreis auf Ebene der Stadteile (Idstein) bzw. der Ortsteile (Nachbarkommunen) erfasst. Die Schulwege in die Idsteiner Kernstadt bzw. von/nach Wallrabenstein wurden daher entlang von Korridoren in Richtung der Nachbarkommunen aggregiert betrachtet. Informationen zu den Wegen der Studierenden der Hochschule Fresenius lagen zum Zeitpunkt der Konzepterstellung nicht vor.

Tabelle 1 zeigt das jeweilige Radverkehrspotenzial auf den Verbindungen der Stadt Idstein in die relevanten Kommunen in der Umgebung. Bei der Summe der Wege wird von einer Anwesenheitsquote am Arbeitsplatz und in der Schule von 85 % beziehungsweise 80 % ausgegangen. Der Potenzialabschätzung liegt ein Radverkehrsanteil abhängig von der Distanz[9] und unter der Annahme einer attraktiven und sicheren Radverkehrsinfrastruktur zu Grunde. Das Potenzial ist in den entsprechenden Spalten aufgeführt. Bei den Schulen werden nur die öffentlichen weiterführenden Schulen in Idstein bzw. in Wallrabenstein betrachtet.

Das ermittelte Potenzial dient als erster Indikator für die Bedeutung einer Radverkehrsverbindung zwischen den aufgeführten Städten und Gemeinden. Zu berücksichtigen ist dabei, dass das Potenzial bei einzelnen Relationen auf unterschiedliche Strecken umgelegt werden muss (bspw. bei der

[7] Hessisches Statistisches Landesamt, Pendlerrechnung Hessen – Erwerbstätige 2015

[8] Angabe der Herkunft der Schüler*innen der weiterführenden Idsteiner Schulen (Limesschule, Pestalozzischule) sowie der Gesamtschule in Wallrabenstein, (Datenabfrage beim Rheingau-Taunus-Kreis 2022)

[9] Potenzialanalyse für Radschnellverbindung in Baden-Württemberg, brenner Bernard ingenieure GmbH, Planungsbüro VIA eG, Planersocietät, 2018

Flächengemeinde Hünstetten). Bei anderen Strecken überlagern sich mehrere Relationen. Die Schuldaten bieten hier bereits genauere Hinweis über die Verteilung des Potenzials auf relevante Strecken.

**Tabelle 1: Radverkehrspotenzial zwischen Idstein und den umliegenden Kommunen (Einpendeln: Personen kommen von außerhalb zum Arbeiten nach Idstein; Auspendeln: Personen aus Idstein arbeiten in umliegender Kommune)**

| Nr. | Relation | Ø km | Pendeln ein | Pendeln aus | ca. RV-Anteil Arbeit | Relation – Ortsteile | Ø km | Schüler*innen | ca. RV-Anteil Schule | Freizeit | Potenzial Radverkehr |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Korridor Süd** | | | | | | | | | | | |
| 1 | Wiesbaden | 20 | 574 | 1919 | 3% | ID/Dasbach | 4 | 11 | 40% | 138 | 368 |
| | | | | | | ID/Lenzhahn | 6 | 7 | 23% | | |
| 2 | Niedernhausen | 6 | 281 | 210 | 8% | Niederseelbach | 6 | 55 | 24% | | |
| | | | | | | Oberseelbach | 5 | 11 | 32% | | |
| **Korridore Nordwest & West** | | | | | | | | | | | |
| 3 | Hünstetten | 8 | 603 | 212 | 7% | - | - | - | - | 39 | 136 |
| | | | | | | **Korridor Nordwest** | | | | | |
| | | | | | | ID/Wörsdorf | 4 | 124 | 38% | 56 | 194 |
| | | | | | | Wallrabenstein | 7 | 220 | 18% | | |
| | | | | | | Wallbach | 9 | 22 | 11% | 2 | 5 |
| | | | | | | **Korridor West** | | | | | |
| | | | | | | Görsroth | 8 | 103 | 15% | 20 | 69 |
| | | | | | | Kesselbach | 8 | 55 | 15% | | |
| | | | | | | ID/Niederauroff | 5 | 13 | 29% | | |
| | | | | | | ID/Oberauroff | 5 | 12 | 29% | | |
| | | | | | | West: Ehrenbach | 6 | 13 | 20% | 2 | 6 |
| **Korridor Südwest** | | | | | | | | | | | |
| 4 | Taunusstein | 11 | 376 | 433 | 5% | ID/Eschenhahn | 7 | 28 | 17% | 33 | 116 |
| | | | | | | Neuhof | 10 | 53 | 8% | | |
| **Korridor Ost** | | | | | | | | | | | |
| 5 | Waldems | 6 | 299 | 82 | 8% | Bermbach | 6 | 56 | 22% | 32 | 112 |
| | | | | | | Esch | 7 | 39 | 14% | | |
| **Korridor Nordost** | | | | | | | | | | | |
| 6 | Bad Camberg | 9 | 403 | 211 | 6% | ID/Walsdorf | 7 | 26 | 18% | 42 | 112 |
| **Korridor Südost** | | | | | | | | | | | |
| 7 | Glashütten | 10 | 33 | 46 | 5% | ID/Heftrich | 6 | 64 | 23% | 17 | 49 |
| | | | | | | ID/Kröftel | 10 | 10 | 8% | | |
| | | | | | | ID/Nieder-/Oberrod | 11 | 6 | 8% | | |
| 8 | Eppstein | 15 | 52 | 81 | 3% | - | - | - | - | 3 | 9 |

## 3.2 Unfallanalyse

Ein Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden Unfälle im Idsteiner Stadtgebiet mit Beteiligung von Radfahrenden der Jahre 2016 bis 2020 ausgewertet. In Idstein gab es in diesem Zeitraum 26 polizeilich gemeldete Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung[10]. Es gibt keine typgleichen oder typähnlichen Unfälle an derselben Stelle und damit keine Unfallauffälligkeiten.

Eine Übersicht der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in Form einer Unfallkarte ist in **Anlage 2** Bestandteil des Erläuterungsberichtes. Die Unfallstellen wurden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln.

Generell ist bei der Unfalluntersuchung zu berücksichtigen, dass die Dunkelziffer an nicht-gemeldeten Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrenden sehr hoch ist. Eine Studie zur Unfalldokumentation[11] hat aufgezeigt, dass die tatsächliche Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden dreimal so hoch ist, wie die Anzahl der durch die Polizei erfassten Verkehrsunfälle.

## 3.3 Fahrdaten Stadtradeln

Im Rahmen der Aktion STADTRADELN[12] haben Teilnehmende die Möglichkeit ihre Radfahrten mittels GPS zu dokumentieren. In anonymisierter Form werden diese Daten den Kommunen zur Verfügung gestellt, wodurch eine planerische Auswertung möglich wird. In der Hochschulstadt Idstein war der Aktionszeitraum vom 07. bis 27. Juni 2021 und es nahmen 353 Personen am STADTRADELN teil.

Für Idstein liegen Fahrdaten aus dem Jahr 2021 vor. Die aufgezeichneten Wege bilden dabei eine Gesamtsumme. Es handelt sich sowohl um Wege, die von den Idsteiner Teilnehmenden zurückgelegt wurden, als auch von Personen, die aus anderen am STADTRADELN teilnehmenden Kommunen stammen und durch das Idsteiner Stadtgebiet gefahren sind.

Im Vergleich zu Ballungszentren haben in Idstein deutlich weniger Personen Wege aufgezeichnet. Dennoch reicht die Datenqualität, um zu erkennen, welche Wege von Radfahrenden aktuell intensiv genutzt werden. Nach einer Plausibilitätsprüfung können Rückschlüsse für die Netz- und Maßnahmenplanung gezogen werden. Zu berücksichtigen ist, dass es sich um eine eingeschränkt repräsentative Erhebung handelt. Die Auswertung der gefahrenen Strecken bildet in **Anlage 3** Bestandteil des Erläuterungsberichtes.

---

[10] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, unfallatlas.statistikportal.de, 2022
[11] Fahrradunfallstudie Münster, Gemeinschaftsprojekt von Polizeipräsidium Münster, Universitätsklinikum Münster, Unfallforschung der Versicherer, 2010
[12] www.stadtradeln.de/darum-geht-es (Abruf am 30.08.2022)

## 3.4 Erste Online-Beteiligung & Online-Informationsveranstaltung

Zu Beginn der Erstellung des Radverkehrskonzeptes Idstein 2035 wurde über einen Zeitraum von sechs Wochen vom 10. Juni 2022 bis 24. Juli 2022 eine erste Online-Beteiligung durchgeführt (*www.id-stein.online-beteiligung-radverkehr.de/*). Alle Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit Gefahrenstellen und fehlende oder mangelhafte Radverbindungen sowie den Bedarf für Fahrradabstellanlagen zu melden (siehe Abbildung 2). Auf die Möglichkeit der Beteiligung wurde mittels Pressemitteilungen sowie in der lokalen Presse hingewiesen.

Im Rahmen der Ideensammlung sind dabei 389 Meldungen von 138 Bürgerinnen und Bürgern eingegangen.

**Abbildung 2: Eingabeprozess der 1. Online-Beteiligung zur Ideensammlung in Idstein**

Die eingegangenen Meldungen teilen sich auf die folgenden möglichen Meldungstypen auf:

**Tabelle 2: Anzahl der für Idstein eingegangenen Meldungen**

| Meldungstyp | **Anzahl Meldungen** |
|---|---|
| Bedarf Abstellanlage | 23 Meldungen |
| Gefahrenstellen | 95 Meldungen |
| Neue Verbindung gewünscht | 186 Meldungen |
| Bestehende Verbindung ausbessern | 85 Meldungen |
| **Summe** | **389 Meldungen** |

Für folgende Verbindungen wurden häufig eine verbesserte Radverkehrsinfrastruktur gewünscht:

**Tabelle 3: Häufigste Meldungen 1. Online-Beteiligung Radverkehrskonzept Idstein**

| Nr. | Relation | Anzahl Meldungen |
|---|---|---|
| 1 | Idstein - Wörsdorf (L3026): Weg verbreitern | 13 Meldungen |
| 2 | Idstein - Bermbach (Waldems; L3026): Radweg neu bauen (Lückenschluss) | 12 Meldungen |
| 3 | Idstein - Niedernhausen (L3026): Verbindung ausbauen / Radweg neu bauen | 10 Meldungen |
| 4 | Idstein - Heftrich (L3023): Radweg neu bauen | 10 Meldungen |

Generell spricht sich ein großer Teil der beteiligten Personen für getrennte Führungen des Radverkehrs von den Hauptverkehrsstraßen aus. Dies geschieht häufig mit Verweis auf Kinder und den Schulradverkehr.

Alle Meldungen sind in **Anlage 4** dargestellt. Online können die Ergebnisse unter *https://idstein.online-beteiligung-radverkehr.de/ergebnisse-beteiligung-1/* eingesehen werden. Es ist dabei zu beachten, dass es sich bei den Ergebnissen der Online-Beteiligung um keine repräsentativen Ergebnisse handelt.

Im Rahmen eines Livestreams am 7. Juli 2022 (19- 20 Uhr) wurde ein Zwischenstand der Beteiligung vorgestellt sowie über die Rolle des Radverkehrskonzepts und das Vorgehen zur Konzepterstellung informiert. Interessierte hatten hier die Möglichkeit, A. Wilz und T. Weis (Stadtverwaltung) sowie L. Hügle (Planungsbüro) Rückfragen über den Online-Chat zu stellen. Die Veranstaltung ist dokumentiert und über folgenden Link auf der Beteiligungsplattform verfügbar:

*https://idstein.online-beteiligung-radverkehr.de/ergebnisse-beteiligung-1/*

## 3.5 ADFC-Fahrradklimatest

Die Ergebnisse der vergangenen ADFC-Fahrradklimatests[13] wurden gesichtet. In der Stadt Idstein haben seit 2018 ausreichend Personen an der Umfrage teilgenommen, um in die Wertung zu kommen.

Die Durchschnittsnote nach Schulnoten liegt im vergangenen Fahrradklimatest (2022) bei 4,2. In den Jahren 2018 (4,2) bzw. 2020 (4,3) Jahr lag die Bewertung auf vergleichbarem Niveau. Das Fahrradklima blieb folglich in den vergangenen vier Jahren konstant.

Der größte Handlungsbedarf wird seitens der Teilnehmenden in den Bereichen Ampelschaltungen für Radfahrende, der Breite der (Rad)wege sowie der Führung an Baustellen gesehen.

[13] ADFC 2022 *https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse* (letzter Zugriff am 18.04.2023)

Am besten bewertet wurden die Erreichbarkeit des Stadtzentrums sowie vergleichsweise geringe Probleme mit Fahrraddiebstahl.

Soweit möglich werden die Ergebnisse des Fahrradklimatests in der Netz- und Maßnahmenplanung berücksichtigt.

## 3.6 Runder Tisch Radverkehr

Die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde durch den im Vorfeld gegründeten Runden Tisch Radverkehr (RTR) Idstein begleitet. Der RTR war maßgeblich am Entwicklungsprozess des Radverkehrskonzeptes beteiligt und setzt sich aus Vertretenden der folgenden Institutionen zusammen:

- Kommunalpolitik: Mitglieder aus allen Fraktionen
- Mitglieder des Magistrats
- Polizeistation Idstein
- Ordnungsamt
- Straßenverkehrsbehörde
- Bau- und Planungsamt (Amtsleitung, Mobilitätsmanager, nach Bedarf weitere Teilnehmende)
- Tourismuskoordinator Untertaunus
- Planungsgesellschaft RV-K (Beratung im Rahmen des Radverkehrskonzepts)

Der RTR tagt mehrfach im Jahr anlassbezogen zu Themen des Radverkehrs in Idstein. Insgesamt fanden vier Sitzungen mit Bezug zum Radverkehrskonzept statt: unmittelbar vor Beginn des Projektes (Mai 2022), nach der ersten Online-Beteiligung der Öffentlichkeit (August 2022), nach der Netzentwicklung und Maßnahmenplanung (Januar 2023) sowie nach der Beteiligung der Ortsbeiräte und der zweiten Online-Beteiligung (Juni 2023) vor Abschluss des Projektes.

## 3.7 Beteiligung Verwaltung, Politik und weitere Interessengruppen

Im Projektverlauf fanden sieben **Abstimmungstermine** mit der Leitung des Bau- und -planungsamts und dem Mobilitätsmanager statt, wobei diese zum Teil in Präsenz und zum Teil online durchgeführt wurden. Im Rahmen dieser Termine wurden das Vorgehen und die Schwerpunkte des Radverkehrskonzeptes festgelegt sowie die Zwischenergebnisse diskutiert und angepasst. Anlassbezogen wurde in die inhaltliche Abstimmung auch die Straßenverkehrsbehörde einbezogen.

Um eine den lokalen Gegebenheiten entsprechende Beteiligung zu ermöglichen, wurde im Frühjahr 2023 der erste Konzeptentwurf den Ortsbeiräten zur Verfügung gestellt (digital über ein WebGIS einschließlich vorläufigem Maßnahmenkataster). Der Konzeptentwurf wurde den Mitgliedern der Ortsbeiräte im Rahmen von Ortsterminen vom städtischen Mobilitätsmanager vorgestellt. Im Februar und März wurden die Maßnahmenvorschläge in den Ortsbeiräten diskutiert und der Verwaltung sowie

dem Planungsbüro schriftliche Rückmeldungen übermittelt. Aus Wörsdorf erfolgten Eingaben durch die Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Keine schriftlichen Eingaben gab es aus Heftrich sowie Lenzhahn. Die schriftlichen Eingaben (siehe **Anlage 21**) wurden durch das Planungsbüro inhaltlich geprüft. Im Zuge der Beteiligung wurden zahlreiche Maßnahmenvorschläge im Konzeptentwurf ergänzt bzw. angepasst. Im Nachgang erhielten alle Ortsbeiräte eine gebündelte, schriftliche Antwort. Vom Planungsbüro wurden zudem zu allen Eingaben der Ortsbeiräte fachliche Stellungnahmen verfasst. Zur Dokumentation und als Grundlage für weitere Planungen sind diese Ergebnisse tabellarisch zusammengefasst in **Anlage 13** einsehbar.

Im Zeitraum der ersten Online-Beteiligung wurde dem Planungsbüro zudem der Netzentwurf des Idsteiner Mapathons zur Verfügung gestellt. Dabei handelt es sich um einen Entwurf interessierter Radfahrender, der unter folgendem Link verfügbar ist (*https://umap.openstreetmap.de/de/map/mapathon-idstein_17724#14/50.2170/8.3020*) und bei der Netzentwicklung ebenfalls berücksichtigt wurde.

## 3.8 Beteiligung der Nachbarkommunen, Träger öffentlicher Belange sowie weiterer Akteure

Im Dezember 2022 wurden alle Nachbargemeinden per Mail kontaktiert und der digitale Konzeptentwurf mit Bitte um Rückmeldung zur Verfügung gestellt. Mit den Gemeinden Waldems, Bad Camberg und Glashütten fand in der Folge eine telefonische Abstimmung statt. Mit Eppstein wurde das weitere Vorgehen schriftlich abgestimmt, mit dem Hünstetter Bürgermeister sowie Vertretern des dortigen Bauamtes gab es einen Abstimmungstermin vor Ort. Die Gemeinde Niedernhausen verfügt über ein eigenes Radverkehrskonzept. Im Rahmen der Konzepterstellung der Nachbargemeinde wurden die interkommunalen Verbindungen im Frühjahr 2021 besprochen. Des Weiteren wurden Netzübergänge anhand bestehender Radverkehrskonzepte des Hochtaunuskreises sowie des Main-Taunus-Kreises festgelegt.

Während des Planungsprozesses wurden auch die Träger öffentlicher Belange in die Entwicklung des Radverkehrskonzeptes einbezogen (Hessen Mobil; Rheingau-Taunus-Kreis (Fachdienst Kreisentwicklung, Wirtschaftsförderung und Kreisstraßen; Untere Naturschutzbehörde (UNV)); Kreisbauernverband Rheingau-Taunus e.V. (KBV)/Kenntnisnahme Fachdienst Landwirtschaft der Landkreise Limburg-Weilburg & Rheingau-Taunus-Kreis). Diese hatten die Gelegenheit eine Stellungnahme zu den geplanten Maßnahmen abzugeben (Stellungnahme UNB, siehe Anlage 22; Stellungnahme KBV, siehe Anlage 23). Stellungnahmen, die sich auf eine konkrete Maßnahme beziehen, wurden im Hinweisfeld der Maßnahmendatenblätter vermerkt (siehe Anlage 8 Maßnahmenkataster). In einem separaten

Abstimmungsgespräch wurden einzelne Maßnahmen und das grundsätzliche Vorgehen mit der Grundsatzplanung Radverkehr von Hessen Mobil diskutiert (Februar 2023).

## 3.9 Zweite Online-Beteiligung – Maßnahmenbewertung

In einer weiteren Beteiligungsrunde konnten Bürgerinnen und Bürger zwischen dem 17. April und 29. Mai 2023 den ersten Entwurf zum Radverkehrskonzept einsehen und Maßnahmen bewerten und kommentieren (*https://idstein.online-beteiligung-radverkehr.de/*). Die Bewertung der im Vorfeld mit den dem RTR und der Verwaltung abgestimmten Maßnahmen erfolgte mittels „Daumen hoch"- und „Daumen runter"-Setzen. Insgesamt wurden 2.035 positive und 490 negative Bewertungen abgegeben. Die Bewertungen durch die Bürgerinnen und Bürger sind auf den Maßnahmendatenblättern dargestellt (siehe Anlage 8 Maßnahmenkataster). Eine Darstellung der Bewertung der baulichen Punkt- sowie aller Streckenmaßnahmen kann in **Anlage 12** eingesehen werden. Es ist dabei zu beachten, dass es sich bei den Ergebnissen der Online-Beteiligung um keine repräsentativen Ergebnisse handelt.

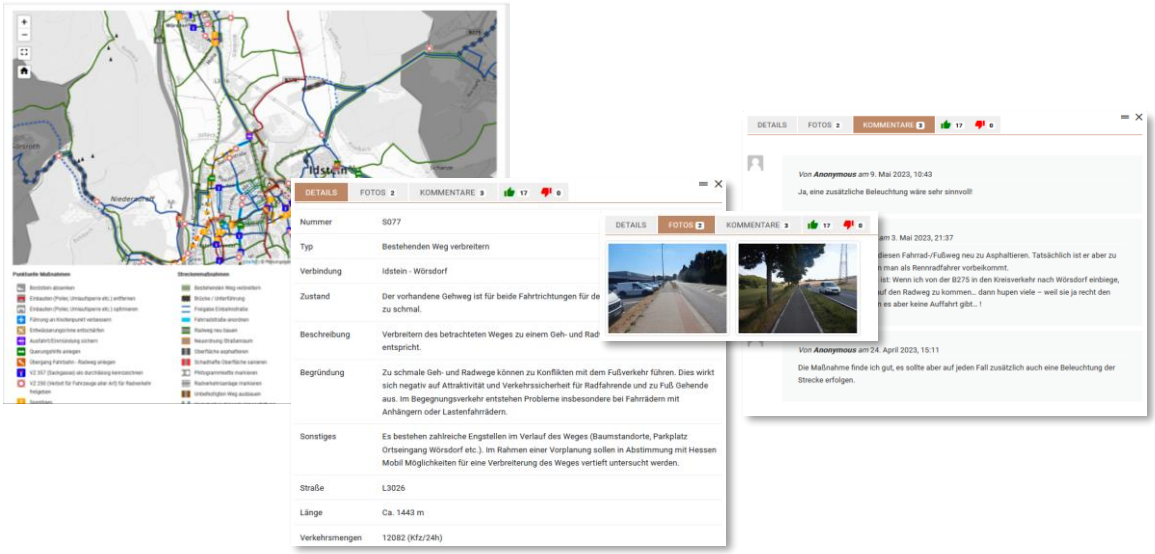



**Abbildung 3:** Zweite Online-Beteiligung zur Maßnahmenbewertung und -diskussion, (Quelle: Eigene Darstellung)

Analog zur fehlenden zwischenörtlichen Wegeinfrastruktur im Bestand und zu den Ergebnissen der ersten Online-Beteiligung waren Maßnahmen zum Ausbau dieser Verbindungen auch in der zweiten Beteiligungsrunde von hoher Bedeutung. Besonders positiv bewertet wurden Maßnahmen zum Ausbau der Verbindung zwischen Idstein und Niedernhausen (siehe **Tabelle 4**).

Auffällig war die hohe Beteiligung im Stadtteil Dasbach. Dies gilt vor allem für Maßnahmenvorschlag S045 (Anordnung einer Fahrradstraße außerorts), den weite Teile der Dasbacher Bevölkerung sowie der Ortsbeirat ablehnen (die Verbindung wird im Kapitel 5.3.2 vertieft behandelt).

**Tabelle 4: Häufigste Bewertungen bei zwischenörtlichen Relationen**

| Maßnahme Nr. | Relation Idstein - Niedernhausen (- Wiesbaden) | 👍 | 👎 |
|---|---|---|---|
| S046 | **Variante über L3026** | **53** | **0** |
| S049 | **Variante übers Gerloh** | **40** | **0** |
| S053 | **Variante ICE-Trasse** | **30** | **0** |
| S045 | (Variante Dasbacher Weg) | **25** | **261** |
| | **Relationen zu weiteren Stadtteilen / Nachbarkommunen** | | |
| S044 | **Dasbach – Idstein** | **42** | **42** |
| S108 | **Heftrich – Idstein** | **25** | **0** |
| S102 | **Bermbach – Idstein** | **18** | **0** |
| S077 | **Wörsdorf – Idstein** | **17** | **0** |
| S084 | Wörsdorf – Wallrabenstein | 15 | 0 |
| S088 | Wörsdorf – Wallbach | 15 | 0 |
| S057 | Westl. Stadtteile (über L3274) | 15 | 0 |
| S114 | Kröftel - Heftrich | 15 | 0 |

Zusätzlich zu den zwischenörtlichen Verbindungen war auch eine Reihe innerörtlicher Maßnahmen von besonderer Bedeutung. Die am häufigsten positiv bewerteten Maßnahmen betreffen vor allem die Idsteiner Kernstadt (siehe Tabelle 5):

**Tabelle 5: Häufigste Bewertungen bei innerörtlichen Maßnahmen**

| Maßnahme Nr. | Idstein Kernstadt | 👍 | 👎 |
|---|---|---|---|
| S032 | Am Hexenturm (Neuordnung Straßenraum) | **38** | 0 |
| S005 | Bahnhofstraße (Fahrradstraße) | **30** | 0 |
| S038 | Tournesolbad West (Neubau Radweg) | **27** | 1 |
| S040 | Weldertstraße (Verlängerung Radweg) | **24** | 0 |
| S017 | Zissenbach (Einmündung Radweg/Parkplatz) | **23** | 0 |
| P006 | Kreisverkehr Wiesbadener Straße (Durchlass) | **22** | 0 |
| S001 | Wiesbadener Str. (Tempo 30 + Piktogrammkette) | **18** | **8** |
| S003 | Wiesbadener Str. (Neuordnung Straßenraum im Zuge | **16** | 0 |
| | Idsteiner Stadtteile | | |
| P022 | Wörsdorf (Kreisverkehr umgestalten) | **19** | 2 |
| P025 | Wörsdorf Bf. (Rampe am Bahngleis Richtung Limburg) | **19** | 0 |
| P027 | Walsdorf (Kreisverkehr umgestalten) | **18** | 0 |

Die Möglichkeit Maßnahmen zu kommentieren und dabei auch Bezug auf Kommentare von anderen Nutzenden zu nehmen, wurde 135-mal genutzt. Bei Maßnahmen, die ausschließlich positiv bewertet wurden, sind auch die Kommentare durchgehend positiv und homogen. Bei Maßnahmen, bei denen es sowohl positive als auch negative Bewertung gibt, ist dies teilweise auch in den Kommentaren zu erkennen. Die Diskussion zu den einzelnen Maßnahmen spiegelt dabei die fachliche Diskussion wider. Eine eindeutige Empfehlung zur Verbesserung der Radverkehrssituation, die allen Beteiligten gerecht wird, ist häufig nicht möglich. Es werden dabei insbesondere die folgenden Fragestellungen diskutiert:

- Voraussetzungen für eine verträgliche gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn
- Führung an Kreisverkehren
- Neubau straßenbegleitender Radwege oder Ausbau bestehender land- oder forstwirtschaftlicher Wege
- Notwendigkeit des vorgeschlagenen Oberflächenausbaus (Asphalt o.Ä.)

Diese Fragestellungen werden in Kapitel 5.7 „Besondere Herausforderungen“ behandelt.

Alle Beteiligungsergebnisse sind über das Online-Portal weiterhin einsehbar und die Kommentare zu den einzelnen Maßnahmen sind auf der Beteiligungsplattform dokumentiert. Es wird empfohlen, diese Kommentare im weiteren Planungsverfahren zu berücksichtigen.

# 4 Radverkehrsnetz

## 4.1 Hintergrund / Grundidee

Um den Bedarf an Radverkehrsverbindungen im Stadtgebiet und in die Nachbarkommunen zu ermitteln, wurden die wichtigsten Quellen und Ziele des Radverkehrs bestimmt und daraus Luft- bzw. Wunschlinienverbindungen abgeleitet. Folgende Quellen und Ziele wurden dabei sowohl innerhalb der Stadt als auch in den Nachbarkommunen berücksichtigt (**Anlage 1**):

- Wohnen
- Arbeiten / Öffentliche Einrichtungen / Verwaltung
- Kultur / Freizeit / Sport / Jugendeinrichtungen
- Einkauf
- ÖPNV / Bahnhof
- Bildungseinrichtungen

Die Erarbeitung des Radverkehrsnetzes ist elementarer Bestandteil des Radverkehrskonzeptes und für das System Radverkehr von hoher Bedeutung.

Durch das Radverkehrsnetz werden für den Radverkehr besonders wichtige Verbindungen abgebildet. Dies bedeutet, dass diese Verbindungen regelmäßig einer Qualitätskontrolle unterzogen werden und ganzjährig befahrbar sein sollen.

Eine durchgehende Erkennbarkeit durch Radverkehrsanlagen, Markierungen und Fahrradwegweisung ist anzustreben. Der Verkehrsraum sollte selbsterklärend und Übergänge zwischen Führungsformen eindeutig gestaltet sein. So kann eine Bündelung des Radverkehrs erreicht werden. Dies führt zu einer verbesserten Verkehrssicherheit; denn dort, wo Radverkehr verstärkt auftritt, rechnen andere Verkehrsteilnehmende mit Radfahrenden und stellen ihr Verhalten darauf ein.

## 4.2 Zielnetz Radverkehr 2035

Das Zielnetz Radverkehr ist in Anlage 5 Bestandteil des Radverkehrskonzeptes. Es umfasst insgesamt eine **Länge von 241 Kilometern**.

Gemäß den Vorgaben zur Netzsystematik in den RIN[14] wurde das Netz in die folgenden drei Kategorien unterteilt:

- **1. Kategorie – Übergeordnete Radhauptverbindung (26 km):** Übergeordnete Verbindung für den Alltagsradverkehr, i.d.R. mit besonders hohem Radverkehrspotenzial, die in der Regel zwischen Ober- und Mittelzentren, von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren verläuft.
- **2. Kategorie – Radhauptverbindung (110 km):** Verbindung von Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren sowie Verbindung zwischen Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion und i.d.R. mit hohem Radverkehrspotenzial. Außerdem Verbindung zur Anbindung von Bahnhöfen und weiterführenden Schulen, sofern diese nicht in der 1. Kategorie aufgeführt sind.
- **3. Kategorie – Basisverbindung (105 km):** Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil- / Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen weiteren wichtigen Zielen.

Die Netzkategorien 1 und 2 bilden dabei die Radhauptverbindungen ab, wobei Netzkategorie 1 in der Regel definierte Radschnellverbindungen oder das Radhauptnetz Hessen umfasst. Netzkategorie 3, die Basisverbindungen, sind innergemeindliche Netzergänzungen.

[14] Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln

Bei der Netzplanung ist zu berücksichtigen, dass der Umwegefaktor gemäß den ERA[15] maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen betragen darf und dass keine zusätzlichen Steigungen bewältigt werden müssen. Reisezeitverluste sind zu berücksichtigen und mit ggf. auftretenden Umwegen abzuwägen.

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde hauptsächlich für den Alltagsradverkehr entwickelt. Überregionale und regionale Freizeitverbindungen werden ohne weitere Prüfung als bestehende Netzelemente in das Zielnetz Radverkehr aufgenommen.

# 5 Maßnahmenentwicklung

## 5.1 Angestrebte Führungsform / Grundlagen Maßnahmenplanung

Für die Maßnahmenentwicklung werden innerhalb und außerhalb von geschlossenen Ortschaften unterschiedliche Standards angestrebt. Die aktuellen, den in Kapitel 1.4 und 1.5 aufgeführten gesetzlichen Grundlagen und Grundsätzen der Radverkehrsplanung entsprechenden, Standards werden im Folgenden aufgeführt:

### 5.1.1 Innerorts

Grundsätzlich kann der Radverkehr entweder getrennt vom Kfz-Verkehr oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Eine strikte Vorgabe, wann welche Führungsform für den Radverkehr zu wählen ist, existiert nicht. Die in **Abbildung 4** dargestellten Einsatzbereiche in Abhängigkeit von Kfz-Stärke und zulässiger Höchstgeschwindigkeit dienen als Orientierung und werden in der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.

[15] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

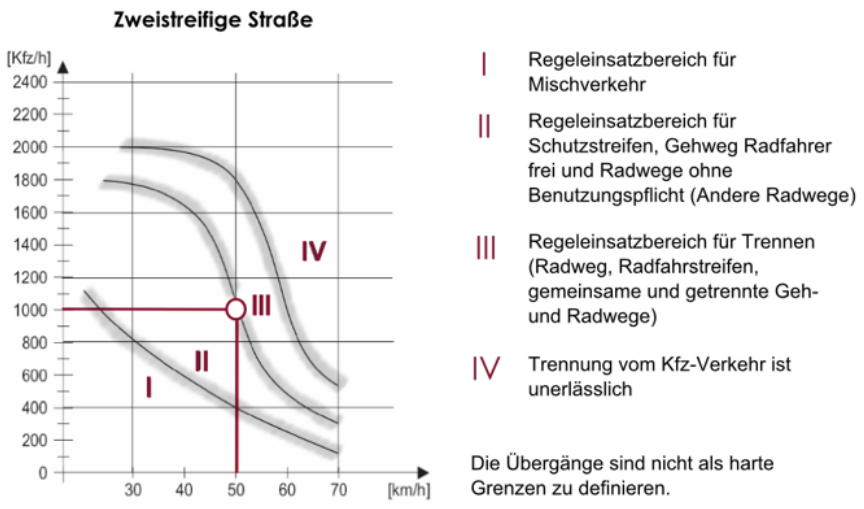



**Abbildung 4:** Einsatzbereiche der Führungsformen (Quelle: ERA 2010).

Die Wahl der Führungsform hängt zusätzlich von folgenden Faktoren ab:

- Flächenverfügbarkeit: Sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum
- Schwerverkehrsstärke: Je höher, desto eher Seitenraumführung
- Parken: Je höher die Parknachfrage und je häufiger die Parkwechselvorgänge, desto eher Seitenraumführung
- Anschlussknotenpunkte: Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher Fahrbahnführung
- Längsneigung: Bei Steigungen eher Seitenraumführung, bei Gefälle eher Fahrbahnführung

### 5.1.2 Außerorts

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)[16] sowie der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)[17] werden die Einsatzbereiche baulicher Radwege in Abhängigkeit der Straßenentwurfsklassen (Ausbaustandard) näher definiert.

Bei Entwurfsklasse 1 (Kraftfahrstraße) und Entwurfsklasse 2 sind bauliche Radwege, teilweise straßenunabhängig geführt, erforderlich.

Bei Entwurfsklasse 3 ist die Notwendigkeit straßenbegleitender Radwege von weiteren Faktoren abhängig (siehe Tabelle 6).

[16] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln. Kapitel 9.1.3.

[17] Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln, Kapitel 4.7.

**Tabelle 6:** Einsatzbereiche baulicher Radwege bei Straßen der EKL 3 (Quelle: ERA 2010).

| | $V_{zul}$ = 100 km/h | $V_{zul}$ = 70 km/h |
|---|---|---|
| DTV < 2.500 Kfz/24 h | **Kein baulicher Radweg** | **Kein baulicher Radweg** |
| DTV 2.500 – 4.000 Kfz/24 h | **Baulicher Radweg** | **Kein baulicher Radweg** |
| DTV > 4.000 Kfz/24 h | **Baulicher Radweg** | **Baulicher Radweg** |

Bei Entwurfsklasse 4 kann der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn geführt werden.

Bei Vorliegen einer besonderen Netzbedeutung (bspw. Schülerverkehr, bedeutende Freizeitverbindung) können bauliche Radwege auch dort sinnvoll sein, wo die Regelwerke dies aufgrund von Ausbaustandard, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsstärke nicht vorsehen.

Weitere Rahmenbedingungen, die die Einsatzbereiche von baulichen Radwegen beeinflussen und diese auch bei Straßen der Entwurfsklasse 4 erforderlich machen können, sind gemäß den Hinweisen für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS)[18]:

- Verkehrsstärke Schwerverkehr,
- Verkehrsstärke Radverkehr,
- Verbindungsfunktion der Strecke,
- Kurvigkeit der Straße (schlechte Sichtbeziehungen),
- Topografie der Strecke,
- Unfallhäufigkeit von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden,

Es ist davon auszugehen, dass mit der Novellierung der ERA, die sich derzeit in der Erarbeitungsphase befindet, eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr bereits bei deutlich geringerer Kfz-Belastung und in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Netzkategorie vorgesehen ist. In den Musterlösungen und Qualitätsstandards des Landes Hessen werden diese Aspekte bereits berücksichtig. Im Rahmen der Maßnahmenplanung des Radverkehrskonzeptes des Hochschulstadt Idstein wurden dementsprechend die Musterlösungen des Landes[19] zu Grunde gelegt.

## 5.2 Maßnahmenübersicht

Das definierte Radverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verknüpfungen sowie hinsichtlich Verkehrssicherheit, direkter Führung und Fahrkomfort untersucht. Dort wo der Ist- vom Soll-Zustand abweicht, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt, abgestimmt und

[18] Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2002, Köln. Kapitel 2.2.3.

[19] Radnetz Hessen: Qualitätsstandards und Musterlösungen (2. Auflage), Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH), 2021.

anschließend priorisiert. Die Maßnahmenempfehlungen lassen sich in Strecken- und Punktmaßnahmen einteilen. Für den Großteil der Streckenmaßnahmen sowie für bauliche Punktmaßnahmen wurden Maßnahmendatenblätter erstellt (siehe Anlage 8 Maßnahmenkataster). Da bauliche Maßnahmen bzw. Maßnahmen über längere Strecken in der Regel mit hohen Kosten und einer längeren Umsetzungsdauer verbunden sind, sollen die Maßnahmendatenblätter einen ersten Eindruck über den Umfang der Maßnahme geben. Neben der Maßnahmenbeschreibung befinden sich auf den Maßnahmendatenblättern Kennzahlen wie bspw. betroffene Schutzgebiete, die Baulastträgerschaft sowie die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge auf der Straße, sofern Zahlen vorliegen. Mittels Lageplans und Foto ist die Maßnahme verortet. Außerdem sind Angaben über Priorität, Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis der Maßnahme dargestellt. Zusätzlich sind weitere Hinweise vermerkt, wie bspw. Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange oder sonstigen Beteiligten, die sich auf die konkrete Maßnahme beziehen.

**Streckenmaßnahmen (142):** Die Streckenmaßnahmen sind von S001 bis S130 nummeriert. Der Wert in Klammern zeigt, wie häufig der entsprechende Maßnahmentyp empfohlen wird.

Die Streckenmaßnahmen umfassen die folgenden **baulichen Maßnahmentypen** (115; siehe **Anlage 6**):

- Bestehenden Weg verbreitern (9)
- Brücke / Unterführung (1)
- Radweg neu bauen (24)
- Neuordnung Straßenraum (5)
- Oberfläche asphaltieren (29)
- Schadhafte Oberfläche sanieren (15)
- Unbefestigten Weg ausbauen (14)
- Verkehrsberuhigende Umgestaltung (2)
- Sonstiges (16)

Zu den Streckenmaßnahmen zählen zudem folgende **Sofortmaßnahmen und Anordnungen** (27; siehe **Anlage 7**):

- Freigabe Einbahnstraße (13)
- Fahrradstraße anordnen (5)
- Piktogrammkette markieren (4)
- Radverkehrsanlage markieren (1)
- Sonstiges (4)

Die Freigabe von Einbahnstraßen wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans angestoßen und wird seitens der Straßenverkehrsbehörde bereits schrittweise umgesetzt (siehe Kapitel 6.9). Daher wurden für diese Maßnahmen wurden keine Datenblätter erstellt.

**Punktmaßnahmen (202):** Punktmaßnahmen sind mit einem „P“ gekennzeichnet. Sie umfassen sowohl bauliche als auch verkehrsbehördliche Maßnahmen. Für bauliche Punktmaßnahmen (P001 bis P038) mit höherem Umsetzungsaufwand wurden ebenfalls Maßnahmendatenblätter inklusive Priorität, Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis erstellt.

Folgende **baulichen Punktmaßnahmentypen** (38; siehe **Anlage 6**) werden empfohlen:

- Führung an Knotenpunkt verbessern (3)
- Ausfahrt/Einmündung sichern (7)
- Überquerungsstelle sichern (17)
- Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen (9)
- Sonstiges (2)

Zu den Punktmaßnahmen zählen darüber hinaus folgende **Sofortmaßnahmen und Anordnungen** (57; siehe **Anlage 7**):

- Bordstein absenken (4)
- Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) entfernen (9)
- Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) optimieren (13)
- Entwässerungsrinne entschärfen (4)
- Ausfahrt/Einmündung sichern (7)
- Überquerungsstelle sichern (2)
- Sonstiges (i.d.R. Beschilderung "Radverkehr frei") (18)

Zu den **punktuellen Sofortmaßnahmen** zählt auch die mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmte StVO-konforme Anpassung der **Beschilderung** (107; siehe **Anlage 11**):

- VZ 357 (Sackgasse) als durchlässig kennzeichnen (22)
- VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) für Radverkehr freigeben (85)

Alle im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen sind dauerhaft in einer zoombaren Online-Karte unter folgender Adresse abrufbar:

*http://www.rv-k.de/Idstein/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html*

Für den Großteil der Maßnahmentypen existieren Musterlösungen. Diese sind in **Anlage 14** Bestandteil des Erläuterungsberichtes.

## 5.3 Zusammenhängende Maßnahmen von hoher Bedeutung

### 5.3.1 Radrouten Idstein Kernstadt

Die Erschließung der Idsteiner Kernstadt besteht aus einem den topografischen Gegebenheiten angepassten Ring (vier Abschnitte: NW-/SW-/SO-/NO-Route) sowie jeweils zwei verbindenden Achsen in

nordsüdlicher bzw. ost-westlicher Richtung. Fixpunkte des Netzes bilden dabei die historische Altstadt und der Idsteiner Bahnhof. An den Stadträndern bestehen jeweils die Anschlüsse an geplante bzw. bestehende Radverbindungen in weitere Stadtteile und Nachbarkommunen. Die folgende Tabelle listet die entsprechenden Routen, deren Verlauf sowie die empfohlenen Maßnahmen zum Ausbau der jeweiligen Verbindung. Bei der Umsetzung sollte darauf geachtet werden, geeignete Maßnahmen entlang der Radrouten zu bündeln.

**Tabelle 7: Radrouten in der Idsteiner Kernstadt mit jeweils empfohlenen Maßnahmen**

| Verbindung | Routenverlauf und Maßnahmen (Nrn.) |
|---|---|
| **Nordwest-Route** | **Am Ackergrund – Am Rödchen – Auf der Au – (Bahnhof)** |
| | P008; S015; S014; S013; P009; S037; S139; S012; P001; P002; S003 |
| **Südwest-Route** | **Am Bahndamm – Am Heidestück – Richard-Klinger-Str. – Henri-Dunant-Allee** |
| | S042; S041; P011; P012 |
| **Südost-Route** | **Henri-Dunant-Allee – L3026 – Weiherwiese** |
| | P013; P014; P015; P016; P017; S022; S021; S019; P018 |
| **Nordost-Route** | **Weiherwiese – Am Wörsbach – Zissenbach** |
| | S018; S017; S016; P007 |
| **Nord-Süd-Route I** | (Zissenbach – Am Wörsbach) – **Am Hexenturm – Wiesbadener Straße – Veitenmühlweg – Gruner Straße** |
| | S032; S001; P006; P044 |
| **Nord-Süd-Route II** | Geh- und Radweg **Nassauviertel** – **Eichendorffstraße – Graf-Gerlach-Straße** – **Stettiner Straße** – Danziger/Breslauer Str. – Holunderweg – **Kleingärten** – In der Eisenbach – **Robert-Koch-Straße** |
| | S031; S030; P005; S029; S028; S027; S026; P021; S025 |
| **Ost-West-Route I** | **Bahnhof – Wiesbadener Straße – Bahnhofstraße – Innenstadt – Tiergartenspange (Gänsberg)** |
| | P098; P099; P002; S003; P003; P004; S004; S005; S006; S007; S033; S034 |
| **Ost-West-Route II** | **Bahnhof – An der Ritzbach – Veitenmühlweg – Veitenmühlberg – Obergasse – Schäfergasse – Weiherwiese – Bermbacher Weg – Am Gänsberg** |
| | P098; P099; S011; S010; P092 |

### 5.3.2 Raddirektverbindung Idstein - Niedernhausen - Wiesbaden (inkl. Anbindung Dasbach)

Die Verbindung zwischen Idstein und Niedernhausen sowie weiter nach Wiesbaden stellt eine zentrale Achse für den Alltagsradverkehr dar, die auch von sehr hoher Bedeutung für die Idsteiner Bevölkerung ist (siehe Beteiligungsergebnis, Kapitel 3.9). Die Verbindung bildet Teil des Radhauptnetz Hessens, liegt in der Baulast des Landes und wird Rahmen der zum Zeitpunkt der Konzepterstellung laufenden Dringlichkeitsbewertung von Hessen Mobil betrachtet.

Im Radverkehrskonzept sind alternative Maßnahmenvorschläge für eine Führung an der L3026 bzw. über Wirtschaftswege (übers Gerloh oder parallel zur ICE-Trasse) sowie über den Dasbacher Weg dargestellt. Um das Radverkehrspotenzial zur Führung als Raddirektverbindung zu ermitteln, sollen Varianten im gesamten Korridor im Rahmen einer **Machbarkeitsstudie** vertieft untersucht werden. Diese Empfehlung deckt sich mit dem Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises (Maßnahme RV-4).

Für die weitere Planung wird eine interkommunale Kooperation mit dem Kreis, der Gemeinde Niedernhausen, der Landeshauptstadt Wiesbaden unter Beteiligung von Hessen Mobil empfohlen. Zum Zeitpunkt der Konzepterstellung haben sowohl der RTK, als auch die Gemeinde Niedernhausen ihre Bereitschaft signalisiert an einer entsprechenden Studie mitzuwirken, die Landeshauptstadt Wiesbaden dies zum aktuellen Zeitpunkt aufgrund eingeschränkter Planungskapazitäten jedoch ausgeschlossen. Falls eine zusammenhängende Planung der Verbindung bis Wiesbaden unter Beteiligung aller relevanten Akteure nicht zeitnah realisierbar ist, sollte die Planung in Abschnitten erfolgen. Dementsprechend sollten zeitnah Varianten für den ersten Abschnitt zwischen Idstein und Niedernhausen geprüft werden.

Im Zuge der Bewertung ist sind auch verschiedene Varianten zur **Anbindung des Stadtteils Dasbach** an die Idsteiner Kernstadt zu untersuchen. Im Falle eines Neubaus eines straßenbegleitenden Radwegs an der L3026 (Maßnahmenvorschlag S046) ist die Anbindung Dasbachs an diesen Weg zu prüfen. Eine kostengünstige Variante für die Hauptverbindung des Radverkehrs zwischen Idstein und Niedernhausen sowie zur Anbindung Dasbachs bildet zudem die Einrichtung einer außerörtlichen Fahrradstraße im Dasbacher Weg (S045). Der Dasbacher Weg stellt eine bereits bestehende asphaltierte Verbindung mit geringem Kfz-Verkehrsaufkommen dar. Gleichzeitig besteht für den Kfz-Verkehr besteht zwischen Dasbach und Idstein eine Parallelverbindung (L3026). Allerdings haben die Beteiligung des Ortsbeirats Dasbachs und die zweite Online-Beteiligung ergeben, dass weite Teile der Bewohnerschaft die Einrichtung einer Fahrradstraße ablehnen. Neben der Online-Bewertung (25 „Daumen hoch“ vs. 261 „Daumen runter“; siehe Kapitel 3.9) ist bei der Stadt diesbezüglich auch eine umfassende Unterschriftensammlung aus dem Stadtteil eingegangen (Juni 2023). Neben einer Anbindung Dasbachs über die L3026 bzw. den Dasbacher Weg ist zudem der Ausbau einer selbstständigen Führung am Ufer des Dasbachs (S044) zu prüfen. Hier bestehen Potenziale zur Anbindung an bereits asphaltierte Wirtschaftswege (Lückenschluss S043) bzw. Anschluss an die bestehende Waldrandroute.

### 5.3.3 Verbindung Idstein – Eschenhahn – Taunusstein

Es existiert derzeit keine geeignete Wegeverbindung zwischen Idstein und dem Stadtteil Eschenhahn sowie weiter in Richtung des Mittelzentrums Taunusstein. Die Verbindung wurde vom Rheingau-Taunus-Kreises als besonders dringlich an das Land Hessen gemeldet (Frühjahr 2023; Dringlichkeitsbewertung von Radverbindungen durch Hessen Mobil).

Aufgrund der anspruchsvollen Topografie sowie der erforderlichen Unterquerung der Bundesautobahn A3 (südliche Unterquerung: Maßnahmenvorschlag S064; nördliche Unterquerung: S057) bestehen erhebliche Hürden für den Ausbau dieser Verbindung.

Mögliche Varianten zur Führung der Verbindung sind daher vertieft zu untersuchen, im Kontext der geplanten Ortsumgehung Eschenhahn (B275; Kostenträger Bund) zu bewerten und mit den betreffenden Baulastträgern abzustimmen (Rheingau-Taunus-Kreis, Land Hessen, Bund). Im Falle der Umsetzung der geplanten Ortsumgehung sollten entstehende Synergien genutzt werden. So steht beispielsweise der teilweise Rückbau der bestehenden Kreis- (K708) und Bundesstraße (B275) zu einem selbstständigen Geh- und Radweg in Aussicht (Maßnahmenvorschlag S061).

Im Rahmen der Korridoruntersuchung ist zudem die Anbindung der westlichen Stadtteile Oberauroff, Niederauroff und Ehrenbach sowie die Verbindung in die Nachbarkommune Hünstetten (Ortsteile Görsroth & Kesselbach) mitzubewerten.

## 5.4 Priorisierung der Maßnahmen

Für alle Maßnahmen zum Streckenausbau von Radverbindungen (Maßnahmen S001 bis S130) sowie baulicher punktueller Anpassungen (Maßnahmen P001 bis P038) wurde eine Priorisierung in vier Prioritätsklassen von A (sehr hohe Priorität) bis D (geringere Priorität) durchgeführt. Eine tabellarische Auflistung der Maßnahmen sortiert nach Priorität befindet sich in **Anlage 9**.

Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt an, wie wichtig die Umsetzung einer Maßnahme aus Sicht des Radverkehrs ist. Sie basiert zum einen auf der erwarteten Wirkung der Maßnahme und zum anderen auf der Bedeutung der betroffenen Verbindung für das System Radverkehr im Stadtgebiet Idsteins sowie in den angrenzenden Nachbarkommunen.

Die Wirkung der Maßnahmen ergibt sich aus verschiedenen Kriterien: Der **Netzbedeutung**, dem Grad der Verbesserung aus dem Vergleich von Ist- und Soll-Zustand der Kriterien **Verkehrssicherheit**, des **Fahrkomforts** und der **direkten Führungsform** sowie dem **Öffentlichen Interesse**.

- **Netzbedeutung:** Der Netzbedeutung des betrachteten Netzelementes kommt die höchste Gewichtung bei der Berechnung der Priorität zu. Sie ergibt sich aus der Netzkategorie, der Bedeutung als Schulverbindung, der Bedeutung als Bike-and-Ride-Verbindung, der Bedeutung als

Freizeitverbindung sowie der Potenzialabschätzung. Letztere ergibt sich aus den Pendel-Verflechtungen, größeren Arbeitgeberstandorten, der Siedlungs- und Einwohnerstruktur sowie bedeutenden Quellen- und Zielen innerhalb des Stadtgebiets.

- **Verkehrssicherheit:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt. Diesem Kriterium wird die zweithöchste Gewichtung beigemessen.
- **Fahrkomfort:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung des Fahrkomforts beiträgt.
- **Direkte Führung:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung der Direktheit der Radverkehrsverbindung beiträgt. Betrachtet werden sowohl die Reduktion von Umwegen als auch Reisezeitersparnisse.
- **Öffentliches Interesse:** Die Anzahl der Positiv- und Negativbewertungen aus der 2. Onlinebeteiligung wirkt sich entsprechend positiv oder negativ auf die Priorität der Maßnahme aus.

Die vorgenommene Priorisierung spiegelt die Wertigkeit der einzelnen Maßnahmen für den Radverkehr wider und kann zwischen 1 und maximal 100 Punkten erreichen, wobei 1 bedeuten würde, dass die Maßnahme keinerlei Nutzen für den Radverkehr hat. Anhand der Bewertung werden die Maßnahmen in die Prioritätenklassen A, B, C und D aufgeteilt. Hieraus ergibt sich keine Umsetzungsreihenfolge. Für die Reihenfolge der Umsetzung sind zahlreiche Faktoren wie die Finanzierung, Grunderwerb sowie die Abstimmung mit den TöB wie Naturschutz, Wasserschutz, etc. entscheidend.

## 5.5 Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis

Für alle Streckenmaßnahmen sowie bauliche Punktmaßnahmen wird ein überschlägiger Kostenrahmen auf Basis einer jährlich aktualisierten Kostenliste Radverkehr ermittelt. Die Kostenliste basiert auf bisherigen Erfahrungswerten des Planungsbüros. Bei den Kosten handelt es sich um Infrastruktur-Bruttokosten inklusive Planungskosten und gegebenenfalls anfallenden Grunderwerbskosten. Kosten für Eingriffs-Ausgleichs-Maßnahmen und gegebenenfalls vorhandene Besonderheiten werden nicht berücksichtigt. Der Kostenrahmen dient als erster Anhaltspunkt für den weiteren Entscheidungsprozess. Im weiteren Planungsverfahren wird der Kostenrahmen überprüft und angepasst.

Für die Maßnahmentypen *Brücke / Unterführung*, *Neuordnung Straßenraum* und *Verkehrsberuhigende Umgestaltung* wurde kein Kostenrahmen erstellt, da der finanzielle Aufwand abhängig von der Art und Weise der Ausführung stark variiert. Darüber hinaus handelt es sich hier um Maßnahmen, die nicht eindeutig dem Radverkehr zuzuordnen sind. Von insgesamt 129 Streckenmaßnahmen betrifft dies 9 Maßnahmenempfehlungen.

Für weitere 14 Streckenmaßnahmen vom Typ *Sonstiges* wurde kein Kostenrahmen erstellt, da Art und Umfang der Intervention zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abzuschätzen sind. Gleiches gilt für 7 Maßnahmen (unterschiedlichen Typs) der insgesamt 38 baulichen Punktmaßnahmen. Von

Maßnahmen ohne Kostenrahmen fallen 18 in die Baulast der Stadt Idstein (siehe untenstehende Kosten für die Stadt Idstein).

Die übrigen 136 empfohlenen Maßnahmen zum Streckenausbau bzw. punktueller baulicher Anpassungen haben insgesamt ein Investitionsvolumen von etwa 41 Millionen Euro, das sich – wie in folgender Tabelle dargestellt – auf verschiedene Baulastträger verteilt. Dabei ist zu beachten, dass der kalkulierte Kostenrahmen in Teilen mehrere Alternativführungen enthält (bspw. Idstein – Niedernhausen) und auf anderen Routen zu weiten Teilen noch nicht kalkulierbar ist (bspw. Idstein – Eschenhahn):

**Tabelle 8: Kostenverteilung nach Baulastträger**

| | |
|---|---|
| Bund | 700.000 € |
| Bund Herstellungsradweg | 1.950.000 € |
| Land Hessen | 11.100.000 € |
| Land Hessen Herstellungsradwege | 14.250.000 € |
| Rheingau-Taunus-Kreis (inkl. Herstellungsradweg) | 3.250.000 € |
| Nachbarkommunen | 650.000 € |
| **Stadt Idstein (potenziell förderfähige Maßnahmen)** | **5.800.000 €** |
| Stadt Idstein (Sanierung/Ausbau Forstwege) | 3.200.000 € |
| **Gesamt** | **40.900.000 €** |

**Herstellungsradwege** (hessische Bezeichnung) sind dabei land- oder forstwirtschaftliche Wege, die über die gleiche Verbindungsfunktion verfügen, wie parallel verlaufende Landstraßen und die statt eines straßenbegleitenden Neubaus ausgebaut werden[20]. Die Kosten für den Ausbau übernimmt der zuständige Baulastträger der Landstraße, an der der straßenbegleitende Radweg fehlt und zukünftig nicht mehr erforderlich ist. Eigentümer bleiben die Kommunen. Ob es sich tatsächlich um Herstellungsradwege handelt, muss im Einzelfall entschieden werden. Dabei sind auch Vereinbarungen zur betrieblichen Unterhaltung, insbesondere zum Winterdienst zu treffen.

**Kostenrahmen für die Stadt Idstein:** Die potenziell förderfähigen Maßnahmen in Baulast der Stadt Idstein verteilen sich auf unterschiedliche Maßnahmentypen.

**Tabelle 9: Kostenverteilung der Maßnahmenvorschläge in städtischer Baulast**

| **Maßnahmenvorschläge mit Kostenrahmen** | |
|---|---|
| Sofortmaßnahmen & Anordnungen: Streckenm. (bspw. Markierungen) | 250.000 € |
| Bauliche Punktmaßnahmen (innerorts) | 525.000 € |
| Bauliche Streckenmaßnahmen (Aus-/Neubau, innerorts) | 1.600.000 € |
| Bauliche Streckenmaßnahmen (außerorts, vsl. Baulast Stadt) | 3.430.000 € |
| **Gesamt (ca.)** | **5.800.000 €** |

[20] Vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 1 Hessisches Straßengesetzt (HStrG)

Der ermittelte Kostenrahmen dient zunächst als erste Orientierung für die Bereitstellung von Haushaltsmitteln. Diese müssen sich jedoch vor allem an den vorgesehenen weiteren Planungen ausgerichtet werden. So ist beispielsweise auch die Baulast einiger außerörtlicher Verbindungen ist im Rahmen der weiteren Planung zu klären und ggfs. abhängig von der gewählten Routenführung (bspw. Idstein – Dasbach).

Wie zuvor beschrieben enthält das Konzept zudem 18 Maßnahmenvorschläge in städtischer Baulast, für die aus unterschiedlichen Gründen kein Kostenrahmen erstellt wurde (siehe Tabelle 10). Beispielsweise handelt es sich dabei um mögliche Lösungen für die Unterführung am Heidestück (S042; Lichtsignalanlage vs. Verbreiterung), die Planung einer Fuß- und Radwegeverbindung im Rahmen der Entwicklungsfläche Feldbergschule (S036; Führung/Trassierung zu bestimmen) oder die Neuordnung des Straßenraums wie Am Hexenturm (S032), wo Maßnahmen nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und zunächst verschiedene Varianten zu entwickeln und bewerten sind.

**Tabelle 10: Maßnahmenvorschläge in städtischer Baulast ohne Kostenrahmen**

| Maßnahmen Nrn. | Begründung für Nichtberechnung des Kostenrahmens |
|---|---|
| P004; P015;<br>S004; S007; S042 | Umfang und Typen von Maßnahmen sind noch nicht abzuschätzen und Kosten stark abhängig von Variante |
| S011; S036; S068;<br>S080; S095 | Umfang der Maßnahme noch nicht abzuschätzen, da stark abhängig von Führung/Trassierung |
| S024; S032; S033;<br>S040; S041; S082;<br>S092 | Sanierung (und bauliche Anpassung) des Abschnitts betrifft nicht ausschließlich den Radverkehr und sind aktuell nur schwer abzuschätzen (zudem sind die erwartbaren Kosten stark abhängig von Variante) |

Für alle Maßnahmen, für die ein Kostenrahmen erstellt werden konnte, wurde auch ein **Kosten-Nutzen-Verhältnis** ermittelt und auf den Maßnahmendatenblättern vermerkt. Dieses setzt die Priorität (Bedeutung für den Radverkehr in Idstein) in Relation zu den berechneten Kosten und ist damit ein wichtiger Wert für die Beurteilung der Maßnahmen.

## 5.6 Musterlösungen

Für die meisten Maßnahmentypen sind Musterlösungen vorhanden. Diese wurden in der Regel durch das Land Hessen erarbeitet. Liegen für bestimmte Maßnahmentypen keine Musterlösungen seitens des Landes Hessen vor, wurde auf andere Musterlösungen zurückgegriffen oder eigene Musterlösungen erstellt. Alle Musterlösungen sind als **Anlage 14** Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

## 5.7 Besondere Herausforderungen

### 5.7.1 Ortsdurchfahrten des Radverkehrs

In der Kernstadt Idstein ist die Durchfahrt entlang der Limburger und Wiesbadener Straße für den Radverkehr im aktuellen Zustand aufgrund der hohen Verkehrsbelastung unattraktiv. Der Radverkehr wird im Mischverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Radverkehrsanlagen sind auf Grund des vorhandenen Straßenraums mit den erforderlichen Breiten nicht umsetzbar. Gleiches gilt beispielsweise auch für die Stadtteile Wörsdorf, Walsdorf und Eschenhahn.

Ortsdurchfahrten des Radverkehrs können alternativ parallel dazu im Schattennetz geführt werden, sofern dort Verbindungen mit geringen (Fall 1) oder noch verträglichen (Fall 2) Umwegen möglich sind (siehe Abbildung 5).

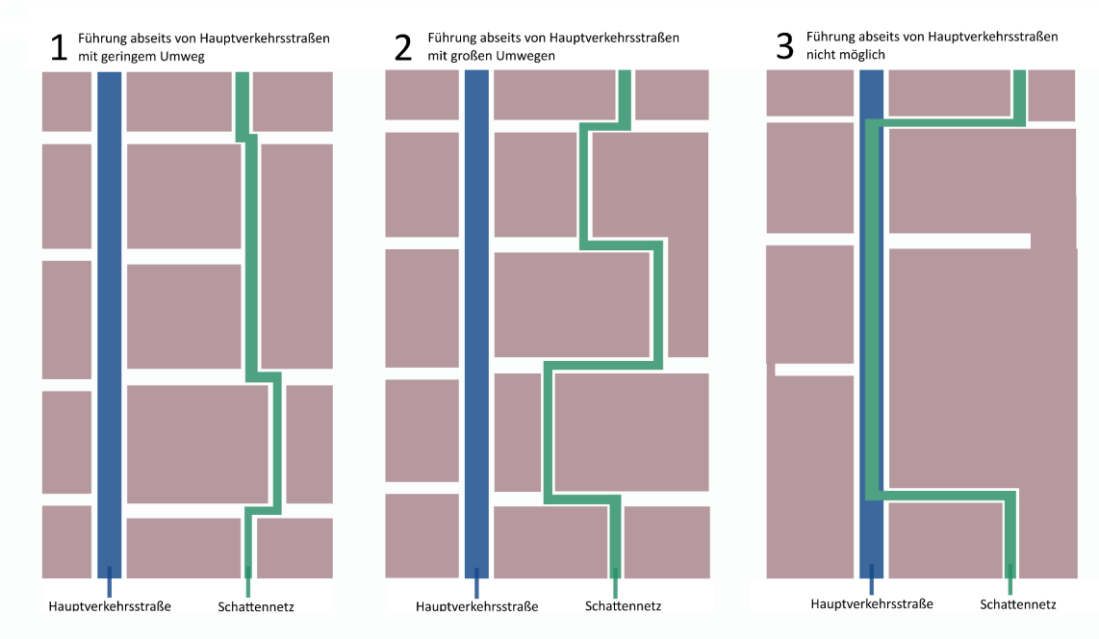



**Abbildung 5: Radverkehrsführungen in Ortsdurchfahrten** (Quelle: Eigene Darstellung)

In der Kernstadt Idsteins existieren weitestgehend geeignete alternative Führungen im Schattennetz. Um möglichst viele Radfahrende über die sicheren Wegeverbindungen abseits der Kfz-Hauptverkehrsstraße zu leiten, sollte die alternative Führung im Schattennetz, beispielsweise über die Bahnhofstraße, entsprechend attraktiv ausgestaltet werden (siehe Kapitel 5.7.2).

Ziel ist es, dass zukünftig ausschließlich die Radfahrenden die Limburger und Wiesbadener Straße nutzen, die die dort ansässigen Ziele wie Gastronomie und Einzelhandel erreichen wollen. Um die Attraktivität des Radverkehrs auch auf dieser Verbindung zu erhöhen, werden zusätzlich zur Anordnung von Tempo 30 begleitende Maßnahmen empfohlen (siehe Kapitel 5.7.3).

In den Stadtteilen Wörsdorf und Walsdorf ist ab Ortseingang ebenfalls die Führung im Schattennetz vorgesehen. Für entsprechende Verbindungen, wie beispielsweise die Reichenberger Straße in Wörsdorf, ist bei steigendem Radverkehrsanteil ebenfalls die Einrichtung von Fahrradstraßen zu prüfen.

Im Fall des Stadtteils Eschenhahn bestehen keine Alternativen zur Führung im Schattennetz. Hier ist lediglich eine *verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums* möglich. Varianten hierfür sind im Rahmen der Planung der Verbindung zur Kernstadt zu prüfen (siehe Kapitel 5.3.3).

### 5.7.2 Fahrradstraßen

Fahrradstraßen eignen sich auf Hauptverbindungen des Radverkehrs und machen diese sichtbar. Sie bündeln den Radverkehr abseits der Kfz-Hauptverkehrsstraßen und bieten zu diesen eine attraktive Alternative.

**Regelungen**: In Fahrradstraßen nutzen Radfahrende die Fahrbahn. Der Radverkehr ist dort bevorrechtigt. Andere Nutzungen (Anliegerverkehr, Linienbusverkehr, Pkw-Verkehr) können durch ein Zusatzzeichen zugelassen werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist erlaubt. In der Regel ist eine Fahrradstraße bevorrechtigt. Sofern zuvor eine Rechts-vor-Links-Regelung besteht, wird diese üblicherweise aufgehoben (siehe Abbildung 6).

**Abbildung 6: Planung Fahrradstraße / eingerichtete Fahrradstraße mit taktilem Sicherheitstrennstreifen zum „Gefahrenbereich Kfz-Türen“ in Offenbach am Main** (Quelle: Eigene Darstellung / eigene Fotos)

**Voraussetzungen**: *„Die Anordnung [...] kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. [Dies setzt] nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung [...] bewirkt wird“* **(Auszug VwV-StVO Zeichen 244.1/.2 Beginn/Ende einer Fahrradstraße).**

Entscheidend für das Funktionieren einer Fahrradstraße ist, dass das Radverkehrsaufkommen in etwa so hoch wie oder höher als das Kfz-Verkehrsaufkommen ist. Ist dies nicht der Fall, wird der Vorrang des Radverkehrs weniger akzeptiert und die Attraktivität des Fahrradfahrens verbessert sich nur

geringfügig. Fahrradstraßen funktionieren auch bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen (400 Kfz/h und mehr), wenn der Radverkehrsanteil entsprechend hoch ist.

Der Bedarf einer Fahrradstraße soll sich aus dem Netzzusammenhang ergeben. Hinweise für die Sinnhaftigkeit von Fahrradstraßen sind die Führungen von Radhauptverbindungen oder Schulverbindungen. Die Regelbreiten von Fahrradstraßen sollen das Begegnen von Kfz und Rad ermöglichen. Bei fahrbahnseitigem Parken sind Sicherheitstrennstreifen von 75 Zentimetern pro beparkter Seite hinzuzufügen (siehe Musterlösung in Anlage 14).

**Empfehlungen**: Fahrradstraßen werden empfohlen, wenn sie aus dem Netzzusammenhang sinnvoll sind und die Voraussetzungen erfüllt sind. Im Rahmen des Radverkehrskonzepts wurde die Anordnung von Fahrradstraßen in der Bahnhofstraße (Maßnahmenvorschlag S005) sowie in der Eichendorff- und Graf-Gerlach-Straße (S031) exemplarisch in Form von Prinzipskizzen und Visualisierungen dargestellt. Diese sind in den **Anlage 1** Bestandteil des Erläuterungsberichtes.

**Abbildung 7:** Bevorrechtigte Führung des Radverkehrs in der Bahnhofstraße durch Anordnung einer Fahrradstraße (Eigene Bearbeitung)

Sind die Voraussetzungen für eine Fahrradstraße nicht erfüllt, können diese durch begleitende Maßnahmen wie etwa die Einschränkung des Kfz-Verkehrs (gegenläufige Einbahnstraßen, Diagonalsperren, Modale Filter etc.) geschaffen werden.

**Abbildung 8:** Bevorrechtigte Führung des Radverkehrs in der Eichendorff- und Graf-Gerlach-Straße durch Anordnung einer Fahrradstraße (Eigene Bearbeitung)

### 5.7.3 Piktogrammketten

Piktogrammketten können zur Anwendung kommen, wenn aufgrund unzureichender Straßenraumbreiten die Errichtung von baulichen Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen nicht möglich ist. Sie dienen dem Sichtbarmachen des Radverkehrs auf der Fahrbahn und damit dessen Schutz sowie der allgemeinen Steigerung der Akzeptanz der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr. Dies kann zusätzlich zur Reduktion der teilweise illegalen Nutzung des Seitenraums, wie bspw. Gehwege, durch den Radverkehr führen. Anwendung finden Piktogrammketten insbesondere bei wichtigen Lückenschlüssen im Radverkehrsnetz, wo auf absehbare Zeit keine baulich angelegte Radverkehrsinfrastruktur geschaffen werden kann. Wichtig ist, dass sich durch das Aufbringen von Piktogrammketten keine Ge- oder Verbote entfalten, da sie derzeit noch nicht in der StVO verankert sind.

**Empfehlung:** Piktogrammketten sollten am rechten Fahrbahnrad mit ca. 20 Metern Piktogrammabstand sowie ausreichendem Abstand zum Bord bzw. zu den Parkständen des Kfz-Verkehrs markiert werden. Weitere Hinweise finden sich auf der Musterlösung zu Piktogrammketten in **Anlage 14**. In der Prinzipskizze zum Kreisverkehr an der Wiesbadener Straße ist auch die Markierung von Piktogrammketten im Zuge der Ost-West-Route in der Schulze-Delitzsch-Straße (Maßnahmenvorschlag S006) schematisch dargestellt. Diese ist in **Anlage 1** Bestandteil des Erläuterungsberichts.

### 5.7.4 Übergänge zwischen Radweg und Fahrbahn

In Idstein enden Radwege häufig ohne geregelten Übergang direkt auf der Fahrbahn. Dort, wo Rad- und Kfz-Verkehr zusammenfließen entstehen Konfliktpunkte und es besteht eine erhöhte Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere in Ortseingangsbereichen, wo die VwV-StVO am Anfang und Ende von Zweirichtungsradwegen eine sichere Möglichkeit der Fahrbahnquerung fordern. Die Ausbildung eines geregelten Übergangs zwischen Radweg und Fahrbahn ermöglicht dem Radverkehr einen sicheren Wechsel vom Radweg auf die Fahrbahn und andersherum und erhöht gleichzeitig die Aufmerksamkeit des Kraftfahrzeugführenden.

**Abbildung 9: Fehlende Überführung auf Radweg am nördlichen Ortseingang Idsteins (links), ungeeignete Überführung auf die Fahrbahn am Kreisverkehr am Ortseingang Walsdorf (rechts)** (Quelle: Eigene Aufnahmen)

**Empfehlung:** Die Schnittstellen zwischen Radweg und Fahrbahn müssen klar erkennbar sein. Bei hoher Verkehrsbelastung wird eine bauliche Querungshilfe empfohlen. Als Mindeststandards werden Nullabsenkungen an den Bordsteinen sowie Markierungslösungen empfohlen. Außerdem sollte für ausreichende Sichtbeziehungen gesorgt werden, um das frühzeitige gegenseitige Erkennen der Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten und Gefahrensituationen zu minimieren. Die Ausgestaltung verschiedener Übergänge und Querungsstellen richtet sich nach den örtlichen Besonderheiten sowie der angestrebten Radverkehrsführung. Es kann es sinnvoll sein, den Übergang Fahrbahn-Radweg bereits einige Meter vor dem Beginn/Ende des Radweges herzustellen. An Ortseingängen verstärken Mittelinseln die Ortseingangswirkung und können zu einer Reduzierung des einfahrenden Kfz-Verkehrs beitragen. Die Musterlösungen in Anlage 14 geben Hilfestellungen für die oben genannten Anwendungsfälle.

### 5.7.5 Durchlässe & Einmündungen an Kreisverkehren

Im Idsteiner Stadtgebiet finden sich zahlreiche Kreisverkehre. Diese liegen sowohl innerhalb bebauter Gebiete als auch an Ortseingängen. Im Bestand kommt es hier an verschiedenen Stellen zu Konflikten des Radverkehrs mit dem Fuß- bzw. Kfz-Verkehr, da keine eindeutige Radverkehrsführung existiert.

**Abbildung 10: Fehlende Radverkehrsfurten an den Kreisverkehren entlang der Henri-Dunant-Allee (links Einmündung Robert-Koch-Straße), fehlender Durchlass am Kreisverkehr Wiesbadener Straße in Richtung Veitenmühlweg (rechts)**
(Quelle: Eigene Aufnahmen)

**Empfehlung:** Kreisverkehre sollen entsprechend angepasst werden, dass sie auch für den Radverkehr ein sicheres und direktes Vorankommen ermöglichen.

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ist der Radverkehr an durchlaufenden Zweirichtungsradwegen an Kreisverkehren innerorts zu bevorrechtigen (soweit nicht mehr als 5,00 m abgesetzt). Entlang der Henri-Dunant-Allee (Süd-West- und Süd-Ost-Route) ist diese Regelung aufgrund der Lage am Ortsrand sowie der gegebenen Fahrbeziehungen des Radverkehrs parallel zur Allee angezeigt. Die Anpassung wird exemplarisch für die Einmündung der Robert-Koch-Straße auf einer Prinzipskizze dargestellt. Diese ist in **Anlage 1** Bestandteil des Erläuterungsberichts.

Bei Bedarf sollen bestehende Fahrbahnteiler an Kreisverkehren so umgebaut werden, dass ein Aufstellstreifen für den linksabbiegenden Radverkehr geschaffen wird. Das Vorgehen erfolgt analog zu

den Empfehlungen zu Übergängen zwischen Radwegen und der Fahrbahn und wird exemplarisch in Form einer Prinzipskizze für den Kreisverkehr an der Wiesbadener Straße im Zuge der Nord-Süd-Route I beschrieben. Diese Prinzipskizze ist in **Anlage 1** Bestandteil des Erläuterungsberichtes.

### 5.7.6 Zwischenörtliche Verbindungen in Baulast des Landes

In Idstein und Umgebung sind die meisten zwischenörtlichen Radverbindungen bisher noch nicht ausgebaut und liegen überwiegend in der Baulast des Landes. Laufende Planungen gibt es zum Zeitpunkt der Konzepterstellung nur für die Verbindung an der L3026 zwischen Idstein und Waldems (Maßnahmenvorschlag S102). Abgesehen von den beiden Verbindungen nach Niedernhausen bzw. Eschenhahn (siehe Kapitel 5.3.2 & 5.3.3) haben zudem bisher keine weiteren Verbindungen Eingang in die Dringlichkeitsbewertung des Landes gefunden.

Gleichzeitig bestehen zahlreiche Herausforderungen für einen Ausbau weiterer Verbindungen wie beispielsweise durch die Bahntrasse (Engstelle Unterführung; Richtung Hünstetten/Wallrabenstein) sowie die Bundesautobahn (Verbindungen in die westlichen Stadtteile) oder eine anspruchsvolle Topografie inmitten von Waldbeständen (Verbindungen in die westlichen Stadtteile bzw. in Richtung Heftrich).

**Empfehlung:** Im Einzelfall und bei vergleichsweise geringen Hürden für eine Entwicklung kann die Stadt die Planung und Umsetzung im Auftrag des Landes übernehmen. Es sind jedoch die Kapazitäten der kommunalen Verwaltung zu berücksichtigen.

Eine beschleunigte Alternative zum herkömmlichen Radwege-Ausbau können **Herstellungsradwege** (hessische Bezeichnung) bilden. Dabei handelt es sich um land- oder forstwirtschaftliche Wege, die über die gleiche Verbindungsfunktion verfügen, wie parallel verlaufende Landstraßen und die statt eines straßenbegleitenden Neubaus ausgebaut werden[21]. In der Vorplanung ist stets die Prüfung unterschiedlicher Trassen und Führungsformen (straßenbegleitende bzw. selbstständige Radwege oder alternativ der Ausbau von Wirtschaftswegen) erforderlich. Um den Umfang des Konzepts überschaubar zu halten, wurde in den meisten Fällen nur eine Variante dargestellt (bspw. zwischen Wörsdorf und Walsdorf). Auf die Notwendigkeit zur Prüfung von Alternativverbindungen wird jedoch bei jedem Maßnahmenvorschlag auf dem Maßnahmendatenblatt unter „Sonstiges“ verwiesen.

### 5.7.7 Ausbaustandard land- und forstwirtschaftliche Wege

In der Gemarkung Idstein wird bereits im Bestand ein wesentlicher Teil des Radverkehrs über land- und forstwirtschaftliche Wege geführt. Auch zahlreiche Maßnahmenvorschläge des Radverkehrskonzeptes betreffen potenziell den Ausbau von Wirtschaftswegen (siehe Kapitel 5.7.6). Im Rahmen der

[21] Vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 1 Hessisches Straßengesetzt (HStrG)

weiteren Planung ist das Radverkehrspotenzial für den Ausbau dieser Verbindungen jeweils zu prüfen und stets im Vergleich mit dem Neubau straßenbegleitender Radwege zu bewerten und abzuwägen.

Oberflächen werden nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA2010) in der Regel in Asphalt oder Beton ausgeführt. Auf Wegen mit überwiegender Freizeitfunktion sind Deckschichten ohne Bindemittel möglich.

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen[22] werden Deckschichten

- mit ebener Oberfläche,
- möglichst geringem Rollwiderstand,
- hoher Griffigkeit (auch bei Nässe) und
- Allwettertauglichkeit

als grundlegende Anforderungen gestellt.

Entsprechend wird im Zielnetz eine betonierte, asphaltierte oder asphaltähnliche Oberfläche angestrebt. Als asphaltähnliche Oberflächen mit gleichen Fahreigenschaften können beispielsweise wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden verwendet werden. Aus Gründen des Natur-, Umwelt- und Landschaftsschutzes sollten beim Aus- und Neubau von Wegen helle Oberflächen angelegt werden.

**Abbildung 11: Asphaltähnliche Deckschichten aus Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden / heller Split-Mastix-Asphalt** (Quelle: Eigene Aufnahmen)

Eine asphaltierte oder asphaltähnliche Oberfläche ist erforderlich, um eine ganzjährige attraktive Nutzung für möglichst viele Radfahrende zu ermöglichen. Sie ist auch Voraussetzung für die Räumung der Wege im Winter.

Im weiteren Planungsverfahren ist jedoch eine intensive Abstimmung mit allen betroffenen Akteuren anzustreben. Neben den formal zu beteiligenden Trägern öffentlicher Belange sind insbesondere die Landwirte und der städtische Forst einzubeziehen.

[22] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

Ist der Ausbau von Radverbindungen in Asphaltbauweise nicht umsetzbar, ist eine leistungsfähige und regelmäßig zu wartenden Entwässerung in besonderem Maße zu berücksichtigen. Hierbei wird das Uhrglasprofil (gewölbte Wegedecke) oder eine einseitige Querneigung mit Entwässerungsgraben empfohlen (siehe Abbildung 12). Das Querprofil mit einseitiger Querneigung wird auch für Wirtschaftswege in Asphaltbauweise empfohlen. Durch eine solche Ausgestaltung wird der Reinigungsaufwand reduziert und der Fahrkomfort verbessert.

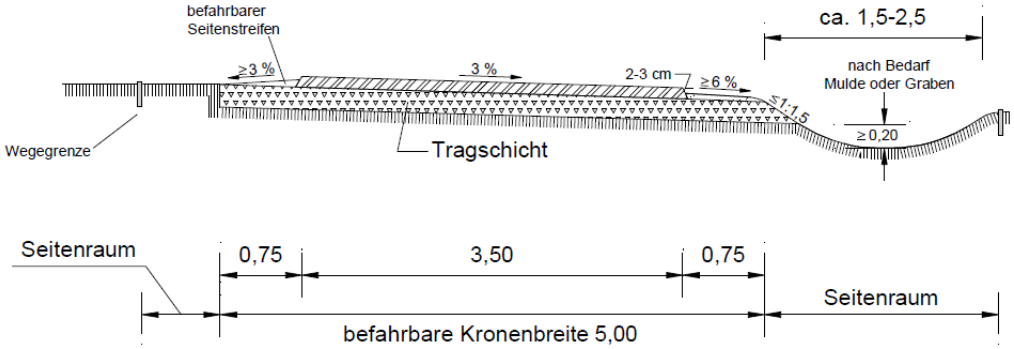



**Abbildung 12: Querprofil Hauptwirtschaftsweg mit einseitiger Querneigung (Richtlinien für den Ländlichen Wegebau, FGSV, 2005/2016)**

Den Anforderungen der Radfahrenden stehen Interessen anderer Nutzungsgruppen entgegen. Kritik wurde im Beteiligungsverfahren teilweise bereits geäußert (Kritik bezüglich möglicher Versiegelung und Beeinträchtigung des Biotopverbunds insbesondere aus den westlichen Ortsbeiräten Ehrenbach, Eschenhahn, Niederauroff, Oberauroff sowie seitens des Kreisbauernverbands). Im weiteren Planungsverfahren ist daher eine intensive Abstimmung mit allen beteiligten Akteuren anzustreben.

# 6 Weitere Empfehlungen

## 6.1 Unterhaltung und Verkehrssicherung

Um eine gleichbleibende und nachhaltige Entlastung der Verkehrsträger Kfz-Verkehr und öffentlicher Personennahverkehr zu erreichen, ist es notwendig, das Angebot für Radfahrende ganzjährig attraktiv anzubieten. Erforderlich sind hierfür in erster Linie geräumte und gereinigte Wege. Die gesetzliche Verpflichtung zur Unterhaltung und Verkehrssicherung der Wege ergibt sich aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht sowie aus den Straßengesetzen der Länder und des Bundes und obliegt den zuständigen Baulastträgern. Für Radwege ist dies innerorts für verkehrswichtige und gefährliche Radverbindungen laut eines Urteils des Bundesgerichtshofes vorgeschrieben [23] und wird auch

[23] Bundesgerichtshof Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03

weitestgehend umgesetzt. Außerorts bleibt die Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht auf gemeinsamen Geh- und Radwegen und auf Wirtschaftswegen jedoch weitestgehend unberücksichtigt.

Alle Alltagsradverkehrsverbindungen sollten möglichst ganzjährig befahrbar sein. Dafür sollte die Stadt Idstein in Abstimmung mit anderen Baulastträgern und Wegeeigentümern Zuständigkeiten, Fragen der Haftung und Fragen der Kostenübernahme klären. Zudem sollte eine Streckenpriorisierung erarbeitet werden, sodass viel befahrene Radverbindungen und insbesondere Schulverbindungen bevorzugt geräumt und gereinigt werden. Um gewährleisten zu können, dass alle Radverkehrsverbindungen von den Räumfahrzeugen befahren werden können, ist darauf zu achten, dass Räumhindernisse (wie z. B. Poller) entfernt werden. Nach Möglichkeit sollen im Winterdienst vorrangig umweltfreundliche Streumittel verwendet werden.

**Abbildung 13: Ende eines geräumten Radweges an einer Gemarkungsgrenze / verschmutzter Wirtschaftsweg**
(Eigene Aufnahmen)

Um die Bevölkerung auf die ganzjährige Befahrbarkeit von Radwegen aufmerksam zu machen und den Radverkehrsanteil auch im Winter zu steigern, kann mit Öffentlichkeitsarbeit auf den Winterdienst auf Radwegen hingewiesen werden. Ein positives Beispiel bietet der Markt Holzkirchen, der in einem Flyer über den Winterdienst informiert und geräumte Radwege auf einer Karte darstellt (siehe Abbildung 14).

**Abbildung 14: Informationsflyer Winterdienst des Markts Holzkirchen (Quelle: www.holzkirchen.de).**

## 6.2 Miteinander auf Land- und forstwirtschaftlichen Wegen

Der Nutzungskonflikt zwischen Landwirtschaft und Radverkehr stellt eine Herausforderung in der Radverkehrsplanung und im Besonderen in der Netzplanung dar. Um diesen vorzubeugen, ist der Aspekt „Rücksicht macht Wege breit“ ein Teil der Feld- und Waldwegeknigge der Stadt Idstein (siehe Abbildung 15). Zu finden ist dieser Ratgeber auf der Homepage der Stadt und er ist in gedruckter Version im Rathaus erhältlich.

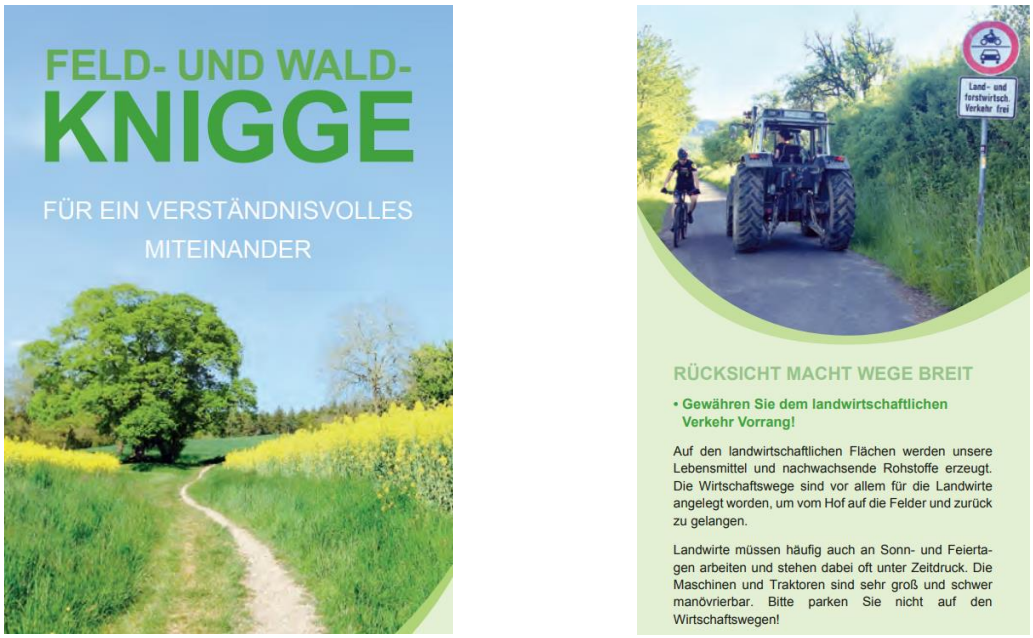



**Abbildung 15: Deckblatt (links) und Seite zur Rücksichtnahme auf Feld- und Waldwegen (rechts) aus dem Leitfaden der Hochschulstadt Idstein**

**Abbildung 16: Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme auf landwirtschaftlichen Wegen**

## 6.3 Fahrradwegweisung

Bei der Fahrradwegweisung handelt es sich um eine nicht-amtliche Hinweisbeschilderung. Eine durchgehende Fahrradwegweisung hilft sowohl ortsunkundigen als auch ortskundigen Radfahrenden die optimalen Wege mit Blick auf die Verkehrssicherheit, die direkte Führung und den Fahrkomfort zu

finden. Durch die damit erreichte Bündelung des Radverkehrs trägt die Fahrradwegweisung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Durch die verbesserte Verkehrssicherheit und die zusätzliche Aufmerksamkeit für das Thema Radverkehr führt die Installation einer Fahrradwegweisung in der Regel auch zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrads und ist damit ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung.

Aktuell verfügen weder die Stadt Idstein noch der Rheingau-Taunus-Kreis über eine den aktuellen Standards entsprechende, einheitlich gestaltete und flächendeckende Wegweisung. Ein durchgängiges Befahren des vorhandenen Netzes ist daher nicht bzw. nur mit starken Einschränkungen möglich. Die Stadt Idstein hat daher aufbauend auf dem vorliegenden Radverkehrskonzept die Planung der kommunalen Fahrradwegweisung beauftragt (Planungsbeginn Herbst 2023).

Auch das Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises sieht mit den Maßnahmen RV-6 („Einheitliches Beschilderungskonzept für Freizeit- und Radrouten“) sowie RV-11 („Sichtbarmachen des Radverkehrs im Alltagsverkehr“: u.a. Flächendeckende Beschilderung von Zielen (mit Entfernungs-/Zeitangaben) eine einheitliche Beschilderung des Radverkehrsnetzes vor. Die Planung und Umsetzung einer einheitlichen Fahrradwegweisung für die Stadt Idstein erfolgt daher entsprechend aktuellen Standards das Landes Hessen, um künftig eine Integration mit den Planungen des Rheingau-Taunus-Kreises zu ermöglichen. Im Oktober 2023 sollen diesbezüglich Abstimmungen mit dem Kreis und den Tourismuskoordinatoren stattfinden.

## 6.4 Fahrradabstellanlagen

„Gut zugängliche und zielortnahe Fahrradabstellmöglichkeiten – auch im Wohnumfeld – sind entscheidend für eine vermehrte Nutzung des Fahrrads.[24]“ Der Nationale Radverkehrsplan enthält deshalb explizit den Appel an Kommunen sowie private und öffentliche Bauherren Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität bereit zu stellen oder dafür beispielsweise durch Anpassungen der Stellplatzsatzungen Sorge zu tragen. Hierbei soll auch den zunehmenden Anforderungen von Lasten- und Spezialrädern Rechnung getragen werden.

Ziel sollte die Schaffung von ausreichend dimensionierten und qualitativ hochwertigen Abstellanlagen an den wesentlichen Freizeiteinrichtungen, Einkaufszentren etc. sein. Weiter sollen möglichst zahlreiche dezentrale, kleinere Abstellanlagen im gesamten Stadtgebiet ergänzt werden. Dies kann auch durch die Umwandlung von Pkw-Stellplätzen erfolgen. Ein Parkraummanagement für den Pkw-Verkehr ist zu prüfen. Durch ausreichend, zielnahe und attraktive Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen soll die Stadt mit gutem Beispiel vorangehen und eine Vorbildfunktion übernehmen.

[24] Nationaler Radverkehrsplan 3.0, BMVBS, Berlin, 2021

Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sind insbesondere an Schulen und Ausbildungsstätten, Arbeitsplätzen, Einzelhandelsstandorten sowie an öffentlichen und Freizeiteinrichtungen notwendig. Darüber hinaus spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike+Ride-Anlagen, also der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV, eine besondere Rolle. So können auch lange Wege in Kombination von Radverkehr und ÖPNV zurückgelegt werden und Anreize für eine Verlagerung vom Pkw auf den Umweltverbund geschaffen werden.

Entlang des definierten Zielnetzes wurden in der Stadt Idstein die Fahrradabstellanlagen für die genannten Standorte untersucht. Eine Analyse und Bewertung der bestehenden Abstellanlagen sowie Empfehlungen für weitere Abstellanlagen werden in einem **Teilbericht Fahrradabstellanlagen** gegeben. Dieser ist als **Anlage 2** Bestandteil des Radverkehrskonzeptes. Der Teilbericht enthält auch Empfehlungen zu ergänzender Radverkehrsinfrastruktur wie **Service- und Ladestationen**.

## 6.5 Radwegebeleuchtung

Während innerorts eine Beleuchtung die Regel ist und für wichtige Schulverbindungen immer vorhanden sein sollte, stellt der Einsatz von Beleuchtung auf außerörtlichen Radwegen die Ausnahme dar. Eine ortsfeste Beleuchtung ist in der Regel nicht vorgesehen. Als Schutz vor Abkommen von der Fahrbahn sollten bei unbeleuchteten Radwegen die Ränder mit durchgehendem Schmalstrich markiert werden. Die Beleuchtung von Radwegen außerhalb geschlossener Ortschaften ist häufig aus naturschutzrechtlicher Sicht problematisch. Im Verhältnis zum Neu- oder Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur wird der Mehrwert gegenüber dem Aufwand als gering eingestuft.

Aus Verkehrssicherheitsgründen, oder um die soziale Sicherheit auf Hauptrouten des Radverkehrs zu gewährleisten, kann eine Beleuchtung im Ausnahmefall dennoch zielführend sein[25]. Der Faktor Soziale Sicherheit spielt bei der Akzeptanz des Fahrrades für verschiedene Nutzergruppen eine wichtige Rolle. Selbstständig geführte Radwege im außerörtlichen Bereich, die häufig abseits von Straßen verlaufen, werden in dieser Hinsicht als besonders kritisch eingestuft. Untersuchungen aus den Niederlanden haben gezeigt, dass die gefühlte Sicherheit von Radfahrenden durch die Installation einer Radwegebeleuchtung deutlich zunimmt[26].

Insbesondere auf ansonsten gut ausgebauten Schulverbindungen, die überörtlich abseits des Straßennetzes über Wirtschaftswege verlaufen, kann die Einrichtung einer Radwegebeleuchtung zur Akzeptanzsteigerung des Radfahrens beitragen und die Nutzungszeit des Fahrrades in die Morgen- und Abendstunden insbesondere im Winterhalbjahr verlängern.

[25] ERA 2010, FGSV e.V., 2010, Köln.

[26] *www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Intelligente+Radwegebeleuchtung+in+den+Niederlanden*, Abruf am 13.12.2017.

**Empfehlung:** Die Beleuchtung von Radwegen wird nur in Einzelfällen bei besonderem Bedarf empfohlen. Dies können beispielsweise wichtige Schulwegeverbindungen mit einem hohen Radverkehrspotenzial sein. Mit Blick auf die Auswirkungen der Lichtverschmutzung auf Natur und Landschaft sollte die Einrichtung einer Radwegebeleuchtung im Einzelfall geprüft werden. Neue technologische Entwicklungen können die Belastung aber deutlich reduzieren. Zu nennen sind hier „intelligente“ Beleuchtungssysteme, die die Beleuchtung automatisch oder halbautomatisch abdimmen. In den letzten Jahren wurde außerdem mit Gelbfiltern und grünem Licht experimentiert, das deutlich schonender für die Vegetation ist. Durch den Einsatz von LED-Leuchten in Kombination mit Solarmodulen können zudem der Energieverbrauch und damit die laufenden Kosten deutlich gesenkt werden.

Innerorts sind Radverkehrsanlagen grundsätzlich zu beleuchten.

## 6.6 Bordsteinabsenkungen

Im gesamten Stadtgebiet finden sich zahlreiche nicht abgesenkte Bordsteine. Die Höhe der Bordsteine stellen sowohl für den Rad- als auch den Fußverkehr ein Hindernis dar. Nicht abgesenkte Bordsteine beeinträchtigen den Fahrkomfort, erhöhen die Sturzgefahr und können das Fahrrad beschädigen. Unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit und der Entwässerung von Oberflächenwasser sollen daher alle Bordsteine auf Nullniveau abgesenkt werden.

**Abbildung 17: Beispiele nicht abgesenkter Bordsteine in Idstein** (Quelle: Eigene Fotos)

## 6.7 Einbauten entfernen / optimieren

Im Idsteiner Stadtgebiet finden sich zahlreiche hinderliche Einbauten wie Umlaufsperren, Sperrpfosten oder Findlinge. Diese sind zu großen Teilen unzulässig, da Verkehrsteilnehmende unnötig gefährdet und behindert werden (siehe Abbildung 18). Auch zulässige, jedoch nicht den Regelwerken entsprechend ausgeführte Umlaufsperren behindern Radfahrende teilweise erheblich und stellen eine Unfallgefahr dar.

**Abbildung 18: Beispiele unzulässiger Einbauten wie Umlaufsperren (links) bzw. Findlinge (rechts)** (Quelle: Eigene Fotos)

**Empfehlung:** Unzulässige Findlinge, Umlaufsperren und Sperrpfosten sollen entfernt werden. An Stellen, an denen Einbauten zulässig sind, sollen diese gemäß den angezeigten Musterlösungen optimiert werden. Diese sind in **Anlage 14** Teil des Erläuterungsberichts.

## 6.8 Ampelgriffe und -trittbretter

Um den Fahrkomfort beim Halten und Anfahren an signalisierten Kreuzungen bzw. Querungsstellen zu erhöhen, können umlaufende Ampelgriffe angebracht werden (siehe Abbildung 19). An Radverkehrsanlagen, auf denen der Radverkehr getrennt vom Fuß- und Kfz-Verkehr geführt wird, besteht auch die Möglichkeit zur Einrichtung sogenannter Ampeltrittbretter. Analog zu Ampelgriff erlauben diese Radfahrenden beim Halten im Sattel sitzen zu bleiben und schneller wieder anzufahren. Für eine StVO-konforme Einrichtung dieser Trittbretter sind jedoch Sicherheitsabstände im Seitenraum zu berücksichtigen. In Deutschland wurden entsprechende Ampeltrittbretter z.B. von der Stadt Münster nach einer Testphase in größerem Umfang eingeführt.[27]

**Abbildung 19: Ampelgriff in Karlsruhe und Ampeltrittbrett an straßenbegleitendem Radweg in Kopenhagen** (Quelle: CC0)

[27] *https://www.wn.de/muenster/modellversuch-fur-radler-service-958906* (Zugriff: 22.03.2023)

## 6.9 Einbahnstraßen

Die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung ist ein sicheres, kostengünstiges und weit verbreitetes Mittel zur Förderung des Radverkehrs[28] und hat sich deutschlandweit in den letzten 30 Jahren bewährt.

Die Freigabe von Einbahnstraßen wurde in Idstein im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans angestoßen und wird seitens der Straßenverkehrsbehörde bereits schrittweise umgesetzt. Im Rahmen des Radverkehrskonzepts wurden jedoch Empfehlungen für ergänzende Fahrbahnmarkierungen wie z.B. Ein- und Ausfahrtschleusen entwickelt (ergänzende Maßnahmennummerierung von S139 bis S151). Diese sind für die Verwaltung im WebGIS einsehbar.

**Empfehlung:** Eine Freigabe aller Einbahnstraßen, auch zur lokalen Erschließung außerhalb des Radverkehrsnetzes, ist weiterhin grundsätzlich zu prüfen und bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Regel möglich. Bei Linienbusverkehr ist eine Mindestbreite der Fahrbahn von 3,50 Meter erforderlich.

Eine öffentlichkeitswirksame Vorbereitung und Begleitung der Freigaben der Einbahnstraßen sowie ein konsistentes Vorgehen (Freigabe möglichst aller Einbahnstraßen) wird empfohlen.

In zwei Prinzipskizzen sind empfohlene Begleitmaßnahmen zur Freigabe exemplarisch dargestellt: Für die Einmündungen der Bahnhofstraße und des Veitenmühlwegs in die Wiesbadener Straße (siehe **Anlage 16**) sowie die Einmündung der Magdeburger Straße in die Graf-Gerlach-/Eichendorffstraße (siehe **Anlage 19**).

## 6.10 Nicht für den Radverkehr freigegebene Wege

Im gesamten Gemeindegebiet sind zahlreiche Wege für den Radverkehr nicht freigegeben. Die in solchen Fällen erzwungene Missachtung von Verkehrszeichen kann insgesamt zu einer geringeren Beachtung von Verkehrszeichen durch Radfahrende führen.

[28] Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Unfallforschung der Versicherer, 2016

**Abbildung 20: Beispiele nicht freigegebener Wirtschaftswege im Stadtgebiet Idsteins**

Es wird empfohlen alle Wirtschaftswege für den Radverkehr freizugeben. Dies kann durch das Anbringen des Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ oder den Austausch des Verkehrszeichens „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ durch das Verkehrszeichen 260, „Verbot für Krafträder… sowie Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge“ erfolgen (siehe auch Musterlösung VVF_01).

Eine Veränderung der Verkehrssicherungspflicht hat dies nicht zur Folge. Auf forst- und landwirtschaftlichen Wegen ist weiter mit typischen Gefahren zu rechnen.

Die Anpassung der Beschilderung ist in Anlage 11 Teil des Erläuterungsberichts. Zur verwaltungsinternen Bearbeitung wurde in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde eine entsprechende Schilderliste erstellt.

## 6.11 Kfz-Höchstgeschwindigkeit

Dort, wo der Radverkehr innerorts gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, wird generell eine Kfz-Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h empfohlen. Die Literatur zum Thema Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit deutet nicht nur auf einen enormen Sicherheitsgewinn durch Tempo 30 hin, auch eine positive Wirkung auf die Lärmentlastung und ein leichter Rückgang von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen sind zu erwarten.[29]

Durch einen geringeren Geschwindigkeitsunterschied zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr wird das Radfahren auf der Fahrbahn objektiv und subjektiv sicherer und attraktiver. So nimmt in der Regel auch die regelwidrige Mitbenutzung von straßenbegleitenden Gehwegen ab, die insbesondere mit Blick auf den Fußverkehr konfliktträchtig ist. Gesetzliche Spielräume zu Anordnung von Tempo 30 müssen im Einzelfall geprüft werden.

[29] Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h, Umweltbundesamt, 2022, Berlin.

## 6.12 Neue Wohngebiete Durchlässigkeit für Radverkehr

Bei der Neuanlage von Wohn- oder Gewerbegebieten ist darauf zu achten, dass alle Verbindungen für den Radverkehr direkt geführt werden. Gegenüber dem häufig umwegig geführten Kfz-Verkehr entstehen so Anreize zur Nutzung des Fahrrads.

Selbstständig geführte Wege für Fuß- und Radverkehr sollten so breit angelegt werden, dass sie konfliktfrei genutzt werden können.

## 6.13 Radverkehr bei Neu- und Umbaumaßnahmen

In Zukunft sollte der Radverkehr bei allen städtebaulichen Planungen und Infrastrukturmaßnahmen Berücksichtigung finden. Dies gilt sowohl für die verkehrliche Erschließung im Rahmen der Bauleitplanung und der städtebaulichen Sanierung als auch für Maßnahmen des Verkehrswegebaus. Die Stadt Idstein sollte sich dafür auch bei anderen öffentlichen Baulastträgern und privaten Bauherren einsetzen.

## 6.14 Verkehrsversuche

Insbesondere für Maßnahme, die stark in die Verkehrsführung eingreifen, besteht die Möglichkeit sie zunächst temporär im Rahmen eines Verkehrsversuchs umzusetzen. Straßenverkehrsbehörden können gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 der Straßenverkehrsordnung (StVO) „[…] zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen“ „die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken […] beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten“.[30]

Verkehrsversuche bieten der Stadt die Möglichkeit, die gewollten und ungewollten Wirkungen von Maßnahmen zu erproben und gegebenenfalls nachzubessern. Eine Laufzeit von mindestens 12 (besser 24 Monaten) wird empfohlen, damit sich Gewohnheiten im Verkehrsverhalten anpassen können und die Saisonalität und Witterungsabhängigkeit des Radverkehrs ausgeglichen wird. Verkehrsversuche sollten immer durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet und evaluiert werden.

## 6.15 Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)

Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) unterstützt Kommunen bei der Radverkehrsförderung. Ansätze sind dabei unter anderem Weiterbildung, Erfahrungs- und Informationsaustausch sowie die Unterstützung im Bereich Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit mit kostenlosen Informationsmaterialien und Vorlagen. Die bereits bestehende Mitgliedschaft der Stadt Idstein ist zudem ein

[30] https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/__45.html (Abruf am 19.12.2022).

klares Bekenntnis zur Verkehrswende und ein Gütesiegel für die lokale Fahrrad- und Mobilitätskultur. Es wird empfohlen die Angebote der AGNH künftig auch im Rahmen der Umsetzung des Radverkehrskonzepts zu prüfen und in Anspruch zu nehmen.

### 6.16 Öffentlichkeitsarbeit

Für das Sichtbarmachen des Radverkehrs ist neben der Umsetzung der infrastrukturellen Maßnahmen auch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit wichtig. Ebenso ist in diesem Zusammenhang auf ein rücksichtsvolles Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden hinzuweisen. Eine öffentlichkeitswirksame Begleitung sollte insbesondere bei der Implementierung von Fahrradstraßen beispielsweise mittels eines Fahrradaktionstages in Betracht gezogen werden. Zusätzlich wird eine Zusammenarbeit mit lokalen Interessensverbänden (z.B. ADFC, VCD) sowie eine aktive Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen vor Ort und regelmäßige Informationen über die Umsetzung der Maßnahmen in Print- und Onlinemedien empfohlen. Die Teilnahme an der Kampagne STADTRADELN (*www.stadtradeln.de*) sollte fortgeführt werden.

## 7 Akteursbeteiligung / Organisatorische Empfehlungen

### 7.1 Hintergrund

Für eine zielführende Umsetzung aller erforderlichen Maßnahmen sollten sowohl verwaltungsintern als auch in Verbund mit der Stadtpolitik und Zivilgesellschaft Strukturen zur Beteiligung und Kommunikation geschaffen werden. In erster Linie ist die Stadt Idstein für die Planung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge in städtischer Baulast zuständig. Gleichzeitig bestehen für Idstein wichtige Radverbindungen, die nicht an den eigenen Verwaltungsgrenzen enden. Hier besteht in Zukunft regelmäßiger Abstimmungsbedarf mit den zuständigen Baulastträgern, dem Rheingau-Taunus-Kreis und Hessen Mobil.

### 7.2 Jour Fixe Radverkehr

Zur Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts wird empfohlen, einen verwaltungsinternen Jour Fixe Radverkehr einzurichten. Im Jour Fixe sollten alle zuständigen Ämter bzw. Abteilungen vertreten sei. Die Zusammensetzung ist verwaltungsintern zu bestimmen. Quartalsmäßig können so unter Koordination des Mobilitätsmanagers fachliche bzw. organisatorische Fragen zu Planung, Bau und Unterhalt direkt zwischen den betroffenen Stellen abgestimmt werden.

## 7.3 Runder Tisch Radverkehr

Mit dem Runden Tisch Radverkehr (siehe Kapitel 3.6) verfügt die Stadt bereits über ein ämter- und institutionenübergreifendes Gremium für das Thema Radverkehr. Der RTR dient dazu, die wichtigsten Akteure aus Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft, die für die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen relevant sind, regelmäßig über aktuelle Entwicklungen zu informieren. Weiter können Anregungen oder Bedenken aus dem Kreis des Runden Tischs frühzeitig berücksichtigt werden. Eine externe fachliche Begleitung wie im Beispiel der Stadt Dreieich[31] wird empfohlen. Die Zusammensetzung des RTRs entspricht den Mitgliedern zum Zeitpunkt der Erstellung des Radverkehrskonzepts (siehe Kapitel 3.6). Anlassbezogen können weitere Träger öffentlicher Belange bzw. Interessengruppen eingeladen werden.

## 7.4 Befahrung mit Entscheidungstragenden

Im Rahmen weiterer Planungen zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts wird empfohlen, gemeinsame Befahrungen mit Entscheidungstragenden aus Politik und Verwaltung durchzuführen. Während entsprechend angeleiteten Touren können Problemstellen genauso wie Good-Practice Beispiele für den Radverkehr vor Ort „erfahren“ und unmittelbar besprochen werden. So lassen sich praktische Grundlagen für die Entscheidungsfindung schaffen.

# 8 Erhebung Radverkehrsstärken

## 8.1 Hintergrund

Neben der Zielnetzplanung im Rahmen der Konzeptentwicklung sollte schrittweise eine hierarchische Darstellung der wichtigsten Verbindungen im Bestandsnetz ermittelt werden. Ein entsprechendes Bestandsnetz ist erforderlich, um festlegen zu können, welche Radverkehrsverbindungen von besonders hoher Bedeutung für den Radverkehr sind und damit beispielsweise prioritär beim Winterdienst, bei der Reinigung von Wirtschaftswegen oder bei der Instandhaltung behandelt werden.

## 8.2 Daten

Die Verfügbarkeit der Daten ist für die Ermittlung der Radverkehrsströme die entscheidende Herausforderung. Im Folgenden sind unterschiedliche Möglichkeiten zur Datenerhebung aufgeführt.

[31] *https://www.dreieich.de/rathaus-service/dialog-beteiligung/runder-tisch-radverkehr/* (Zugriff 23.02.23)

### 8.2.1 Verkehrszählungen

Zur Erhebung von Verkehrsmengen können Verkehrszählungen, in der Regel mit Videokameras, durchgeführt werden. Hierbei können handelsübliche und kostengünstige Kameras an bestehender Infrastruktur, beispielsweise Lichtmasten, befestigt werden. Verkehrszählungen werden auch mit Blick auf die Akkuleistung in der Regel nur kurzzeitig, beispielsweise für 16 Stunden, durchgeführt.

Die Auswertung der Videos kann automatisiert und softwaregestützt erfolgen. Radfahrende, deren Fahrtrichtung und Fahrlinie (Gehweg, Radweg, Fahrbahn etc.) kann ausgewertet und dargestellt werden.

### 8.2.2 Dauerzählstellen

Dauerzählstellen gibt es in unterschiedlichen Ausführungen. Öffentlich bekannt sind in der Regel Dauerzählstellen, die in Kombination mit einer Säule und einer digitalen Anzeige montiert werden. Hier wird die Radverkehrsnutzung sichtbar gemacht. Die Zählstelle dient damit auch der öffentlichen Kommunikation. Alternativ sind Dauerzählstellen auch „unsichtbar“ als Schleifen im Boden möglich. Beide Ausführungen von Dauerzählstellen können Radfahrende und deren Fahrtrichtung identifizieren. Eine Übermittlung der Ergebnisse ist dauerhaft über verschiedene Netzwerktypen möglich.

Seit 2022 verfügt das Land Hessen über ein Netz an Dauerzählstellen, das online einsehbar ist.[32] Die nächsten Fahrradzählstellen befinden sich in Bad Camberg bzw. in Niedernhausen. Im Rahmen der Interessenbekundung im August 2023 hat die Stadt Idstein als geeigneten Standort den Geh- und Radweg auf Höhe des Schlossteichs eingereicht. An dieser Stelle verlaufen sowohl das Radhauptnetz Hessen als auch die Radfernwege R6/R8. Zudem ist der Weg Teil der Idsteiner Nord-Süd-Route.

Die Einrichtung weiterer Dauerzählstellen im Idsteiner Stadtgebiet ist vor allem zusammen mit einem Ausbau der Radverbindungen anzustreben. Für den Zweck weiterer Planungen sind vielmehr punktuelle Verkehrszählungen zu empfehlen.

Geeignete Standorte für Dauerzählstellen sind innerorts die Bahnhofstraße am Knotenpunkt mit der Wiesbadener und Friedensstraße (nach Umsetzung von Maßnahmenvorschlag S004 & S005) sowie die Limburger Straße (nach Verbreiterung des Gehwegs S002) nördlich der Einmündung der Gerichtsstraße. Geeignete Standorte auf zwischenörtlichen Verbindungen finden sich am Ortseingang Wörsdorf (nach Umsetzung der Wegeverbreiterung S077 und der Anpassung des Kreisverkehrs P022, P045, P046), am südlichen Ortsausgang Idsteins in Richtung Niedernhausen (nach Ausbau der Verbindung, siehe Kapitel 5.3.2).

[32] Fahrradzählstellen in Hessen: *https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=8080*

### 8.2.3 Fahrdaten

Fahrdaten oder allgemein Bewegungsdaten werden über Smartphones im Zuge diverser Anwendungen aufgezeichnet. Bei einigen Anwendungen, beispielsweise der Kampagne Stadtradeln, können Nutzende der Bereitstellung ihrer anonymisierten Fahrdaten zwecks Planungsanalyse zustimmen.

Mit Hilfe dieser Daten kann eine Heatmap erstellt werden, der über eine farbliche Darstellung entnommen werden kann, wo wieviel Radverkehr abläuft.

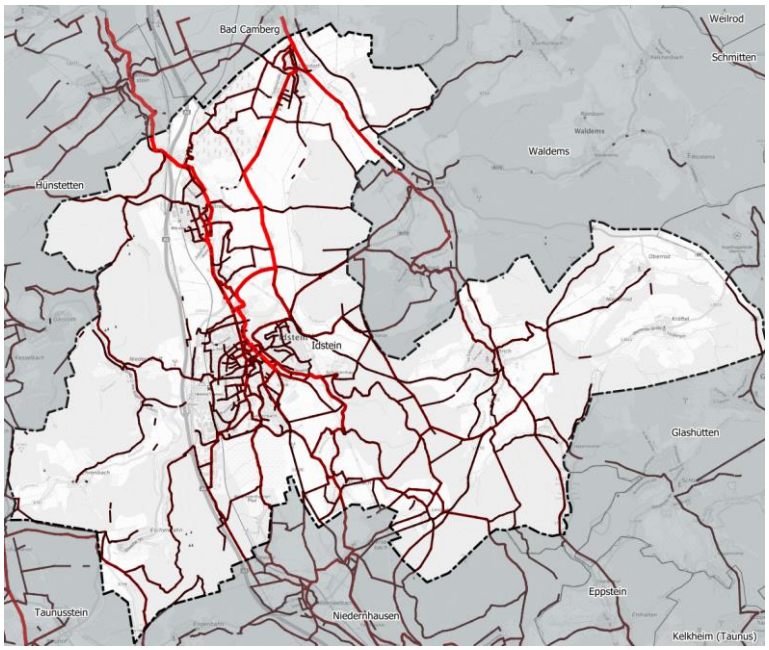



**Abbildung 21: Darstellung Fahrdaten Stadt Idstein 2021** (Quelle: Eigene Darstellung)

Die STADTRADELN-Daten werden aktuell kostenfrei zur Verfügung gestellt. Eine Auswertung der aktuellen Fahrdaten ist in Kapitel 3.3 beschrieben. Die Ergebnisse sind in **Anlage 3** dargestellt. Bei weiteren Anbietern sind Fahrdaten kostenpflichtig erhältlich.

## 8.3 Empfehlung

Um eine möglichst repräsentative und detaillierte Analyse zu erhalten, wird eine Kombination aller drei Möglichkeiten zur Datenerfassung empfohlen.

Mit jährlich stattfindenden Video-Verkehrszählungen können flexibel unterschiedliche Netzelemente erfasst werden. Die zu erfassenden Situationen können so gewählt werden, dass bspw. durch Baumaßnahmen erwartete Veränderungen auftreten. Mit Hilfe von drei bis vier Dauerzählstellen können die Ergebnisse auf den gesamten Jahresverlauf hochgerechnet werden.

Zudem ermöglicht es die Auswertung der Fahrdaten, die Verkehrserhebungen auf das gesamte Radverkehrsnetz zu übertragen. Im Ergebnis liegt dann eine Hochrechnung der Radverkehrszahlen für das gesamte Radverkehrsnetz vor.

Voraussetzung dafür ist eine hohe Teilnahme an der Kampagne Stadtradeln sowie die Bereitstellung der Fahrdaten durch die Teilnehmenden. Hier kann die Stadt durch Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren und Institutionen aktiv zu einer hohen Teilnahmequote beitragen.

In der Stadt Idstein haben im Jahr 2022 insgesamt 292 Radfahrende an der Kampagne Stadtradeln teilgenommen und gemeinsam 76.388 Kilometer gesammelt.

### 8.4 Aufwand / Kosten

Bei der Erhebung der Radverkehrsstärken entsteht sowohl ein finanzieller als auch ein personeller Aufwand. Hierbei sind unterschiedliche Kosten zu berücksichtigen, die je nach Umfang und örtlicher Gegebenheiten variieren können.

Dauerzählstellen stellen einen einmaligen und Videozählungen einen jährlichen finanziellen Aufwand dar. Fahrdaten der Kampagne Stadtradeln wurden in den Jahren 2018 bis 2020 kostenfrei zur Verfügung gestellt. In den Jahren 2021 und 2022 mussten diese jedoch durch die Kommunen käuflich erworben werden. Im Land Hessen werden die Kosten für die Bereitstellung der Fahrdaten übernommen.

Gleichzeitig erfordert die Datenaufbereitung sowie die Betreuung der Dauerzählstellen und Videozählung einen personellen Aufwand. Unter Abschätzung des Aufwandes sollten daher weitere Planungen zu Einrichtung von Zählstellen und Datenerhebung erfolgen. Hinsichtlich der Fahrdaten ist die Qualität der Datenaufbereitung zu berücksichtigen.

## 9 Weiteres Vorgehen

### 9.1 Umsetzung

Das hier vorliegende Radverkehrskonzept stellt die Entscheidungsgrundlage für die Radverkehrsplanung der nächsten Jahre dar. Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen sukzessiv umzusetzen. Die erarbeitete Priorisierung gibt dabei nicht zwingend die Reihenfolge der Umsetzung vor, sondern zeigt lediglich die Bedeutung der Maßnahme für den Radverkehr auf.

Es handelt sich um ein ganzheitliches und – aufgrund der zahlreichen und umfangreichen Maßnahmenempfehlungen – um ein ambitioniertes Radverkehrskonzept.

Für die Umsetzung ist die aktive Mitarbeit aller Straßenbaulastträger also von Bundes- und Landesstraßen (Hessen Mobil), von Kreisstraßen (Rheingau-Taunus-Kreis) sowie von Gemeindestraßen und -wegen (Stadt Idstein) erforderlich. Die zwischenörtlichen Radverbindungen in Idstein und Umgebung sind zum aktuellen Zeitpunkt überwiegend noch nicht ausgebaut. Diese befinden sich größtenteils in

Baulast von Bund und Land. Langwierige Planungsprozesse sowie die zum aktuellen Zeitpunkt geringe Priorisierung dieser Verbindungen seitens der Baulastträger, stellen für den Planungshorizont 2035 für das Zielnetz Radverkehr eine sehr große Herausforderung dar. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass aus diesem Grund so schnell wie möglich der Ausbau des Radwegenetzes begonnen werden muss.

Der Umsetzung der Maßnahmen muss das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren vorausgehen. Hierzu gehört auch der Vergleich der im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen mit alternativen Radverkehrsführungen.

Die Vereinbarkeit mit Landschafts-, Arten- und Wasserschutz sowie Fragen des Grunderwerbs, der Finanzierung und land- und forstwirtschaftliche Interessen sind dabei Aspekte, die im Variantenvergleich und im anstehenden weiteren Planungsprozess intensiv betrachtet werden müssen. Diese können zu einer erheblichen Verzögerung und unter Umständen auch zum Ausschluss von Maßnahmen führen. In diesen Fällen sind weitere Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung zu erarbeiten.

Um eine möglichst zügige Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu erreichen, wird empfohlen, den Prozess durch regelmäßige Sitzungen des Runden Tischs Radverkehr eng zu begleiten.

Gelingt es der Stadt Idstein ein attraktives Radverkehrsnetz zu schaffen, kann dies auch positive Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft und den sozialen Zusammenhalt innerhalb der Stadt beziehungsweise innerhalb der Stadtteile haben. Entscheidet sich beispielsweise eine Familie mit Blick auf eine gute Radverkehrsinfrastruktur dazu das Zweitauto aufzugeben, führt dies automatisch dazu, dass Einkäufe, Besorgungen und Freizeitgestaltung auf Grund der kurzen Wege vermehrt innerhalb der Stadt stattfinden.

## 9.2 Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange

Die Maßnahmenvorschläge sind für das System Radverkehr sinnvolle und vor dem angestrebten Ziel der deutlichen Steigerung des Radverkehrsanteils teils notwendige Maßnahmen. Sie dienen in einem ersten Schritt als Grundlage für weitere Diskussionen und Abstimmungen.

Die Interessen der Träger öffentlicher Belange konnten im Rahmen des Konzeptes nur in Grundzügen geprüft werden. Anregungen, Hinweise und Bedenken die bezüglich einzelner Maßnahmenempfehlungen von Teilnehmenden des Runden Tischs Radverkehr oder über Stellungnahmen eingegangen sind, befinden sich zum Teil bereits als Hinweis auf den entsprechenden Maßnahmendatenblättern. Dieses Vorgehen ersetzt nicht die übliche Abstimmung im Rahmen des Planungs- und Genehmigungsverfahrens.

Sollte es aus nachvollziehbaren Gründen zum Ausschluss oder dem Zurückstellen von Maßnahmen kommen, sollen Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung für den Radverkehr erarbeitet werden.

## 9.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Die Umsetzung der Maßnahmen der Prioritätsklassen A bis D und die damit einhergehende Herstellung des Zielnetzes 2035 erfordern eine Investition von etwa 41 Millionen Euro brutto inklusive Planungs- und Grunderwerbskosten. Diese Summe teilt sich auf die unterschiedlichen Baulastträger Bund, Land, Kreis und Gemeinden auf (siehe Kapitel 5.5). Zukünftige Baukostensteigerungen sind dabei zu berücksichtigen.

Für die Stadt Idstein wurden Kosten in Höhe von ca. 5,8 Millionen Euro ermittelt. Bezogen auf den Umsetzungszeitraum von 12 Jahren bedeutet dies rechnerisch einen jährlichen Investitionsbedarf von 485.000 Euro. Bei einer angenommenen Förderung von 70 Prozent würden bei der Stadt Kosten von ca. 145.000 € pro Jahr verbleiben. Da Planungen einigen Vorlaufs bedürfen, wird empfohlen die investiven Kosten sukzessive über die kommenden Jahre hochzufahren. Für den Erhalt der zukünftigen Radverkehrsinfrastruktur sind jährlich 1 bis 2 Prozent der Neubaukosten in die Haushaltsplanung einzustellen.

Bei Bundes- und Landesstraßen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten für begleitende Radwege in der Regel zu 100 Prozent. Bei abseits der klassifizierten Straßen verlaufenden und in der Baulast der Städte und Gemeinden befindlichen Wegverbindungen ist im Einzelfall eine Beteiligung der jeweiligen Straßenbaulastträger möglich, sofern die Wegverbindung die entsprechende Verbindungsfunktion der klassifizierten Straße im Radverkehrsnetz aufweist (Herstellungsradwege).

Weiterhin gibt es für Kommunen verschiedene Fördermöglichkeiten durch Land und Bund. Eine ständig aktuelle Auflistung aller Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene finden sich in der Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplans unter

*https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html*

## 9.4 Evaluierung

Eine regelmäßige Evaluierung des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen. Dabei soll der Planungsstatus aller Maßnahmen dokumentiert werden und über ein WebGIS oder vergleichbare Lösungen öffentlich einsehbar sein. Das entsprechende Monitoring soll im Runden Tisch Radverkehr vorgestellt und diskutiert werden. Umgesetzte Maßnahmen können positiv herausgestellt und als Good-Practice-Beispiel für andere Maßnahmen als Vorlage genutzt werden.

## 9.5 Webdokumentation

Die wesentlichen Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes sind dauerhaft unter folgendem Link mittels einer interaktiven Karte im Internet einsehbar:

*www.rv-k.de/Idstein/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html*

# 10 Anhang

Anlage 1 Plan 01 – Quell-Ziel-Karte

Anlage 2 Plan 02 – Unfallkarte

Anlage 3 Plan 03 – Fahrdaten STADTRADELN

Anlage 4 Plan 04 – Ergebnisse 1. Online-Beteiligung Ideensammlung

Anlage 5 Plan 05 – Zielnetz Radverkehr 2035

Anlage 6 Plan 06 – Bauliche Maßnahmen

Anlage 7 Plan 07 – Sofortmaßnahmen und Anordnungen

Anlage 8 Maßnahmenkataster

Anlage 9 Maßnahmenliste Priorisierung (Bauliche Punkt- & gesamte Streckenmaßnahmen)

Anlage 10 Plan 08 – Priorisierung baulicher Punkt- & gesamter Streckenmaßnahmen

Anlage 11 Plan 09 – Sofortmaßnahmen Anpassung Beschilderung

Anlage 12 Plan 10 – Ergebnisse 2. Online-Beteiligung Maßnahmenbewertung

Anlage 13 Ergebnisse Beteiligung der Ortsbeiräte

Anlage 14 Musterlösungen

Anlage 15 Plan PS1 – Prinzipskizze Verbindung zw. Zissenbach & Radweg (Maßnahme S017)

Anlage 16 Plan PS2 – Prinzipskizze Einmündung an KV sichern (Maßnahme P012)

Anlage 17 Plan PS3 – Prinzipskizze Durchlass KV Wiesbadener Str. & Anbindung (M. P006 & S009)

Anlage 18 Fahrradstraße Bahnhofstraße – Prinzipskizze & Visualisierungen:
- Plan PS4 – Prinzipskizze Fahrradstraße Bahnhofstraße (Maßnahme S005)
- Visualisierung 01: Fahrradstraße Bahnhofstraße Ost
- Visualisierung 02: Fahrradstraße Bahnhofstraße West

Anlage 19 Fahrradstraße Eichendorff-/ Graf-Gerlach-Straße – Prinzipskizze und Visualisierung:
- Plan PS5 – Prinzipskizze Fahrradstraße Eichendorff-/ Graf-Gerlach-Straße (M. S031)
- Visualisierung 03: Fahrradstraße Bahnhofstraße

Anlage 20 Teilbericht Fahrradabstellanlagen

Anlage 21 Eingaben Ortsbeiräte (März/April 2023)

Anlage 22 Stellungnahme Untere Naturschutzbehörde Rheingau-Taunus-Kreis (19.04.2023)

Anlage 23 Stellungnahme Kreisbauernverband Rheingau-Taunus (05.05.23)

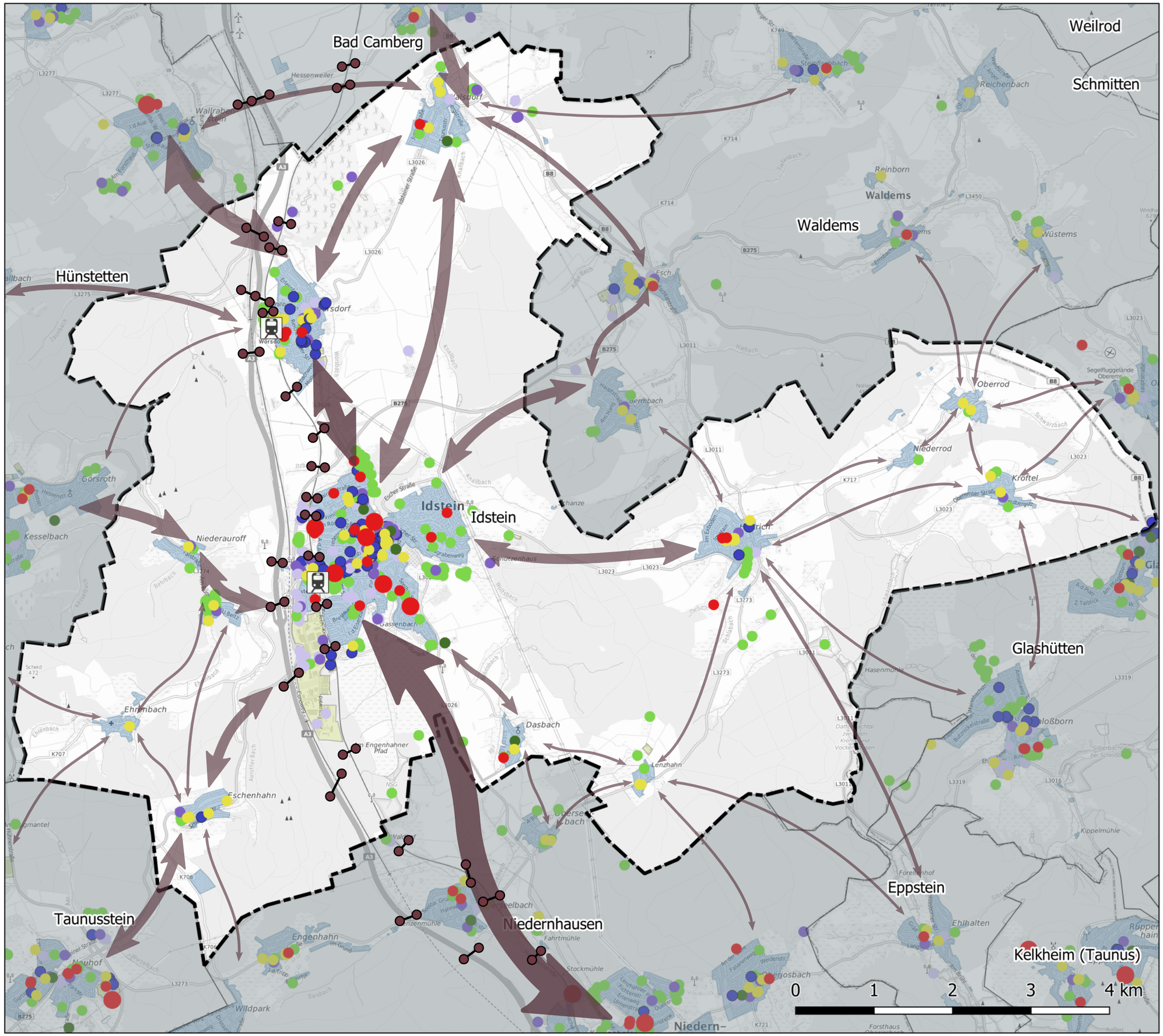
# Erläuterungsbericht

**Anlage 1**

Plan *Quell-Ziel-Karte*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

# Radverkehrskonzept Idstein 2035




## Quellen und Ziele

- Weiterführende Schulen / Hochschulen
- Grundschulen / Kinderbetreuung / Weiterbildung
- Freizeit / Kultur / Sport
- Öffentliche Einrichtung
- Versorgung
- Gastronomie
- Einzelhandel / Kundenorientiertes Dienstleistungsgewerbe
- Beherbergungsgewerbe
- Versorgungsschwerpunkt (Altstadt)
- Industrie- / Gewerbegebiet
- Wohngebiet

## Wunschlinien* und Zwangspunkte

- Hohes Potenzial
- Mittleres Potenzial
- Niedriges Potenzial
- Zwangspunkte

## Sonstiges

- Stadtgrenzen

* Ermittlung des Wunschlinien-Potenzials basierend auf Schätzungen.

Anlage 01

**Plan 01: Quell-Ziel Karte**

| | |
|---|---|
| Projekt: | Radverkehrskonzept Idstein 2035 |
| Bearbeitung: | Lukas Hügle |
| Datum: | 31.08.2022 |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022 |
| Datengrundlage: | Openstreetmap Contributors |

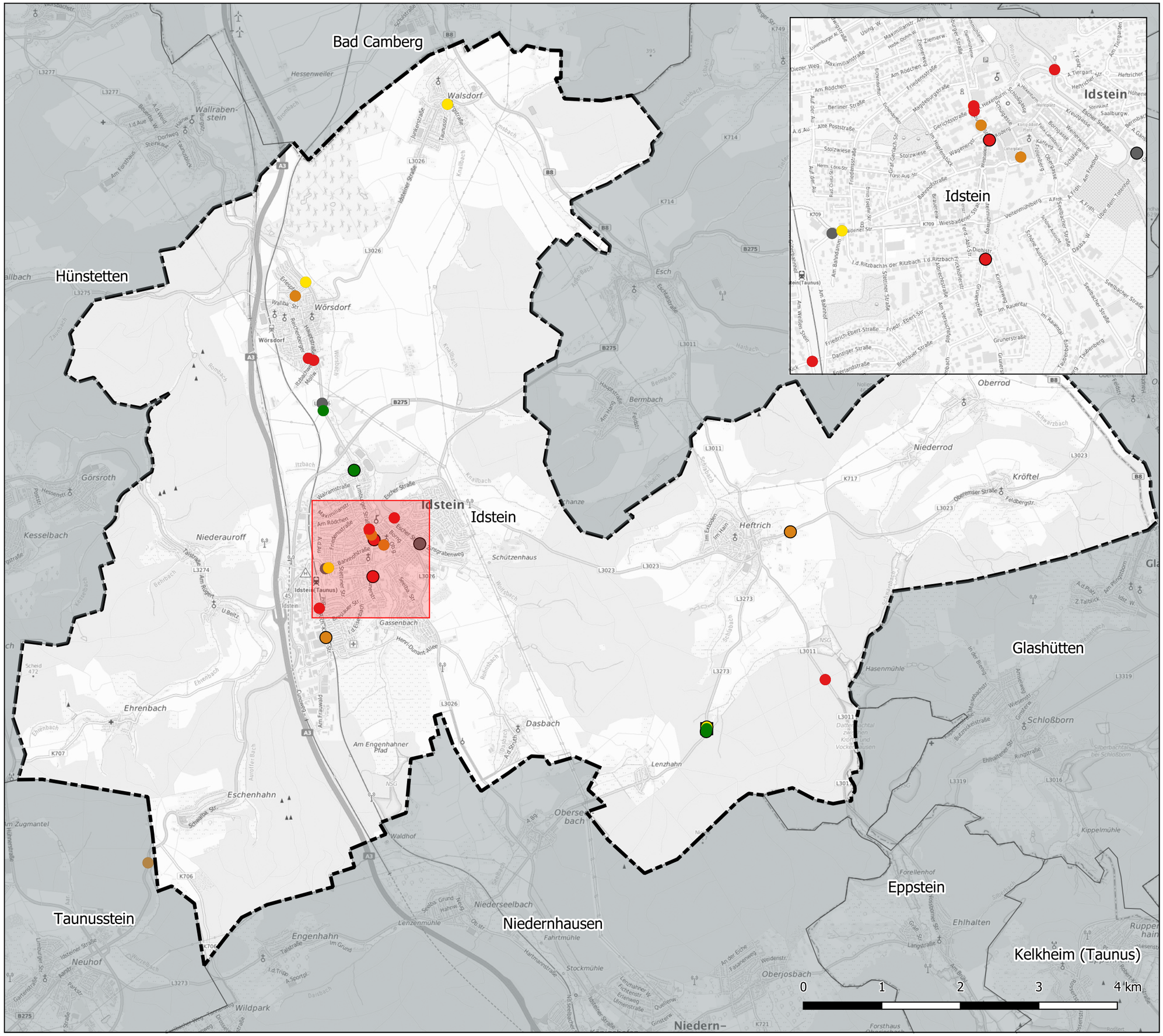
RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60814 Frankfurt

**Anlage 2**

Plan *Unfallkarte*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

# Radverkehrskonzept Idstein 2035




## Unfalltyp

- Fahrunfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen-/Kreuzen-Unfall
- Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall
- Sonstige Unfälle ohne Typ

## Unfallkategorie

- Getötete
- Schwerverletzte
- Leichtverletzte

## Grenzen

- Stadtgrenzen Idstein

* Unfälle mit Radfahrendenbeteiligung 2016- 2020

Anlage 02

**Plan 02:** **Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung**

| | |
|---|---|
| Projekt: | Radverkehrskonzept Idstein 2035 |
| Bearbeitung: | Lukas Hügle |
| Datum: | 31.08.2022 |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022 |
| Datengrundlage: | Unfallatlas dl-de/by-2-0 https://www.govdata.de/dl-de/by-2-0 |

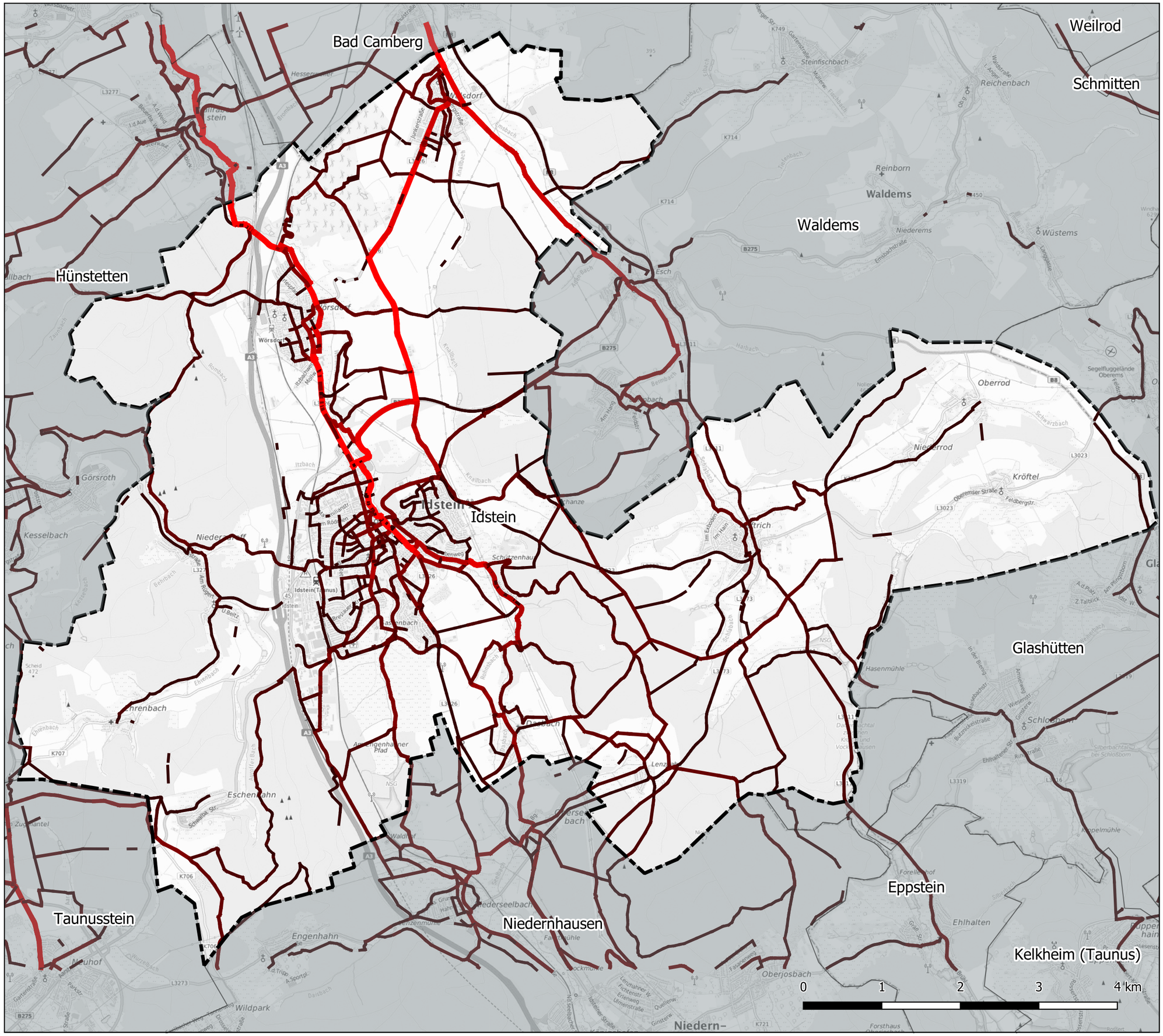

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

**Anlage 3**

Plan *Fahrdaten STADTRADELN*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

# Radverkehrskonzept Idstein 2035




**Fahrdaten Idstein**

- Sehr geringe Nutzung
- Geringe Nutzung
- Geringe bis mittlere Nutzung
- Mittlere Nutzung
- Mittlere bis starke Nutzung
- Starke Nutzung
- Sehr starke Nutzung

**Grenzen**

- Stadtgrenzen Idstein

Anlage 03

**Plan 03: Fahrdaten Stadtradeln 2021**

| | |
|---|---|
| Projekt: | Radverkehrskonzept Idstein 2035 |
| Bearbeitung: | Lukas Hügle |
| Datum: | 31.08.2022 |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022 |
| Datengrundlage: | Verkehrsmengen Stadtradeln 2021 |

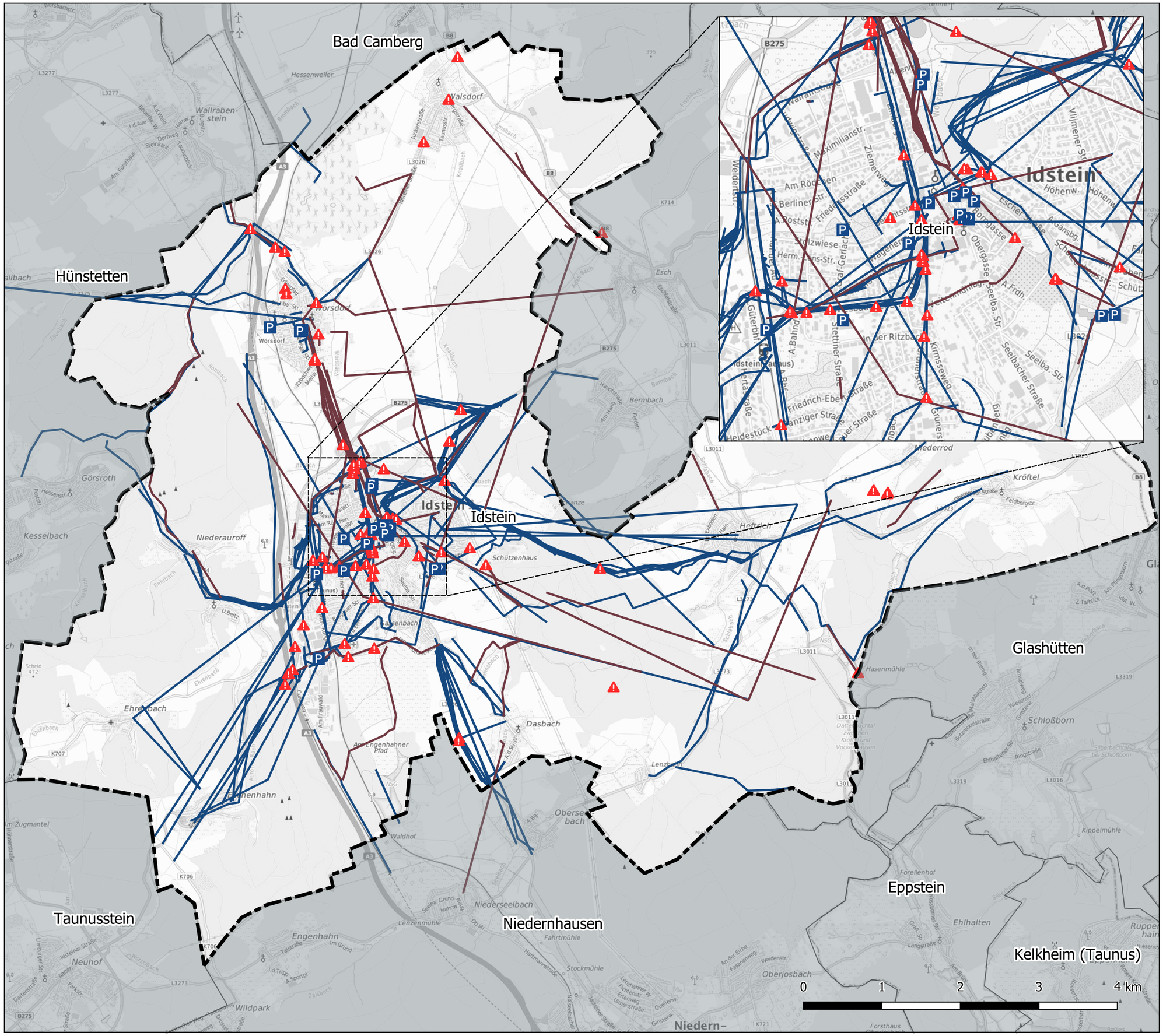
RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

**Anlage 4**

Plan *Ergebnisse 1. Online-Beteiligung Ideensammlung*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

# Radverkehrskonzept Idstein 2035




**Meldungen Online-Beteiligung**

- Gefahrenstelle beseitigen
- Fahrradabstellanlage schaffen
- Neue Verbindung schaffen
- Verbindung verbessern

**Grenzen**

- Stadtgrenzen Idstein

Die Ergebnisse der 1. Online-Beteiligung der Öffentlichkeit zum Radverkehrskonzept der Stadt Idstein finden Sie auch online dargestellt:
https://idstein.online-beteiligung-radverkehr.de

Anlage 04

**Plan 04:** **Ergebnisse 1. Online-Beteiligung Ideensammlung**

| | |
|---|---|
| Projekt: | Radverkehrskonzept Idstein 2035 |
| Bearbeitung: | Lukas Hügle |
| Datum: | 31.08.2022 |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022 |
| Datengrundlage: | Eigene Erhebung |

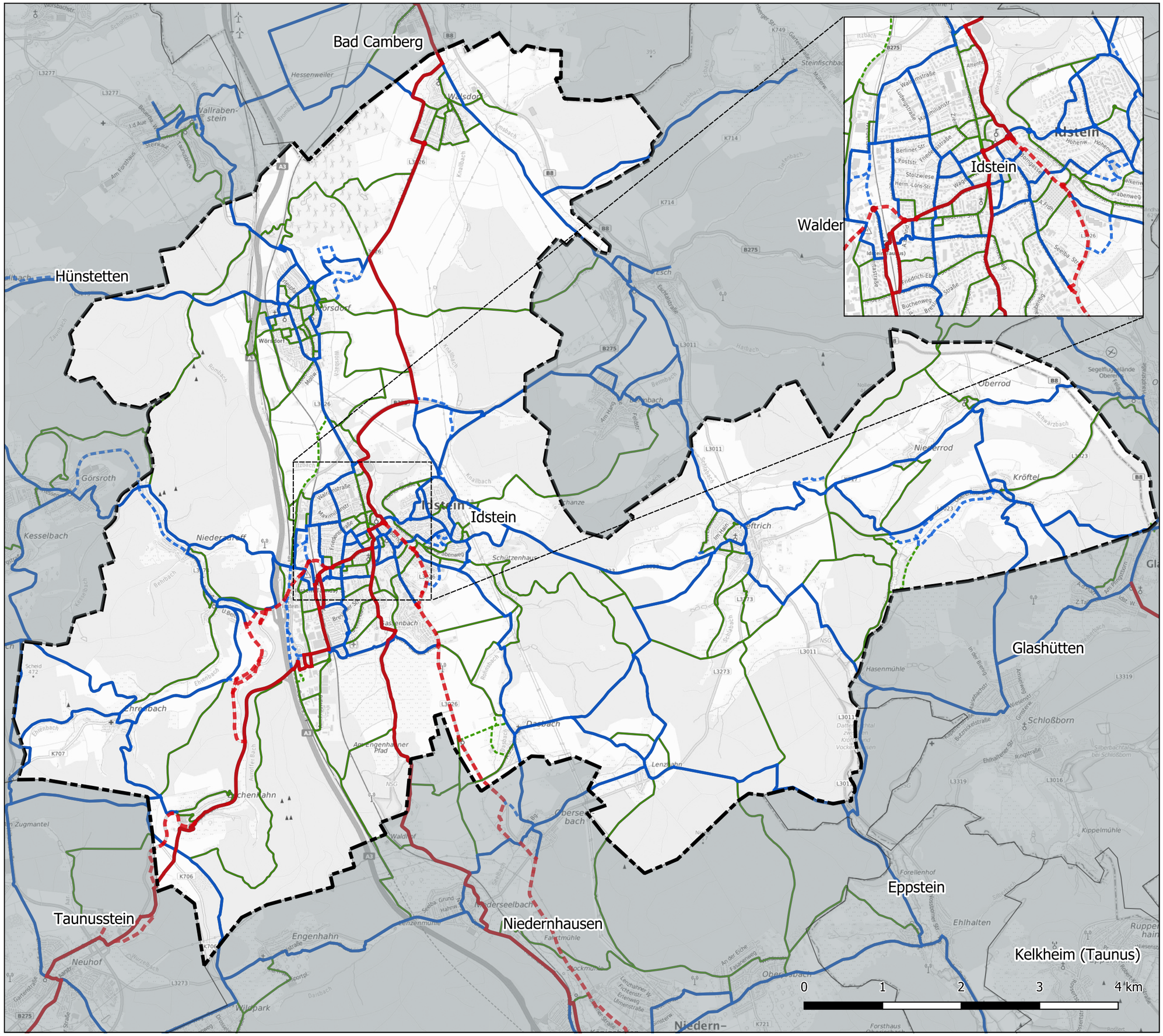

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

**Anlage 5**

Plan *Zielnetz Radverkehr 2035*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

# Radverkehrskonzept Idstein 2035




Zielnetz Radverkehr 2035

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Übergeordnete Radhauptverbindung (Alternative)
- Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung (Alternative)
- Basisverbindung
- Basisverbindung (Alternative)

Grenzen

- Stadtgrenzen Idstein

Die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts der Stadt Idstein finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:
https://rv-k.de/Idstein/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Anlage 05

**Plan 05: Zielnetz Radverkehr 2035**

| | |
|---|---|
| Projekt: | Radverkehrskonzept Idstein 2035 |
| Bearbeitung: | Lukas Hügle |
| Datum: | 15.08.2023 |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022 |
| Datengrundlage: | Eigene Erhebung |

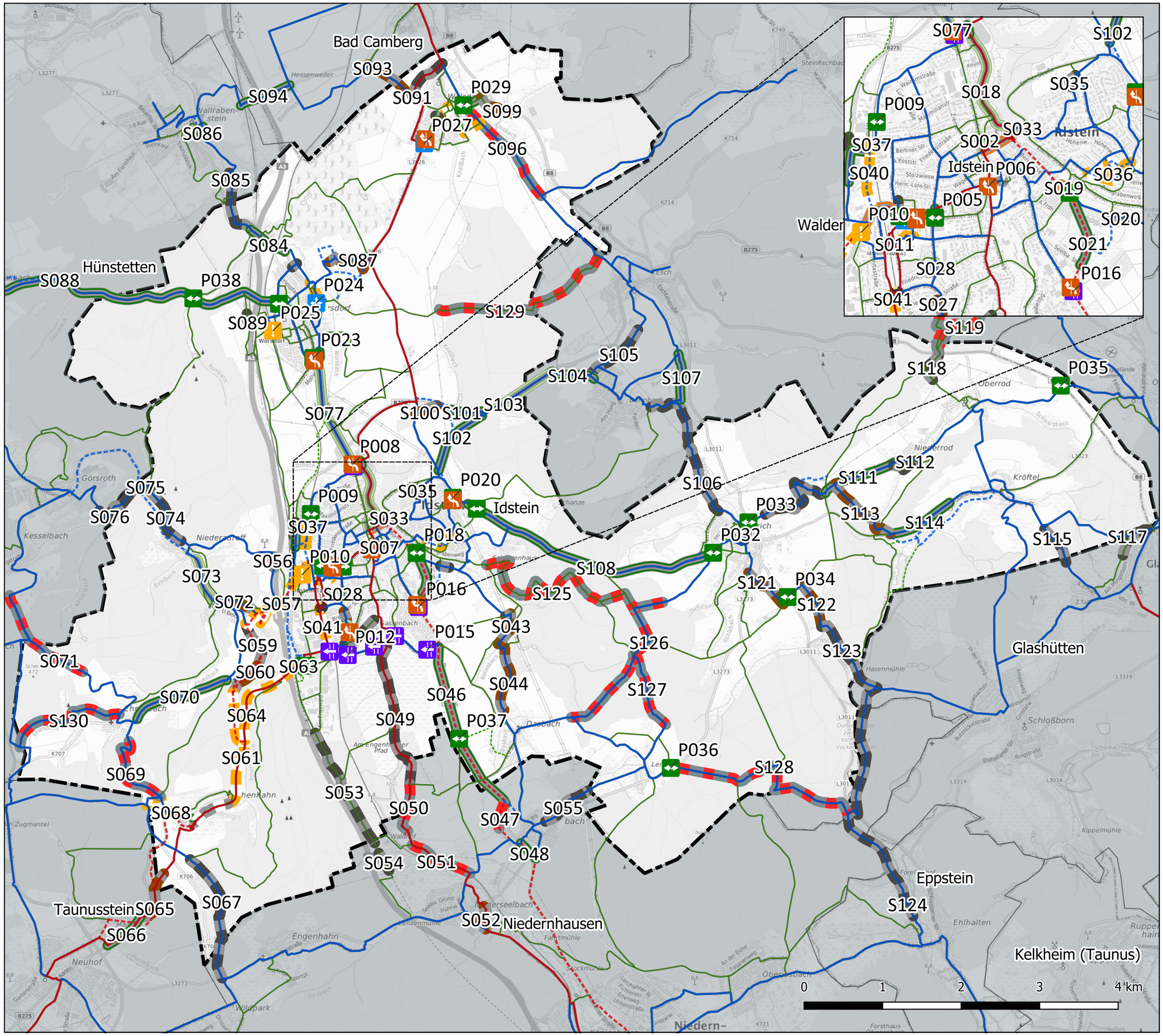

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

**Anlage 6**

Plan *Bauliche Maßnahmen*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

# Radverkehrskonzept Idstein 2035




Zielnetz Radverkehr 2035

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung
- Basisverbindung

Bauliche Streckenmaßnahmen

- Bestehenden Weg verbreitern
- Brücke / Unterführung
- Radweg neu bauen
- Neuordnung Straßenraum
- Oberfläche asphaltieren
- Schadhafte Oberfläche sanieren
- Unbefestigten Weg ausbauen
- Verkehrsberuhigende Umgestaltung
- Sonstiges

Bauliche Punktmaßnahmen

- Führung an Knotenpunkt verbessern
- Ausfahrt/Einmündung sichern
- Überquerungsstelle sichern
- Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen
- Sonstiges

Die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts der Stadt Idstein finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:
https://rv-k.de/Idstein/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Anlage 06

**Plan 06: Bauliche Maßnahmen**

| | |
|---|---|
| Projekt: | Radverkehrskonzept Idstein 2035 |
| Bearbeitung: | Lukas Hügle |
| Datum: | 15.08.2023 |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022 |
| Datengrundlage: | Eigene Erhebung |

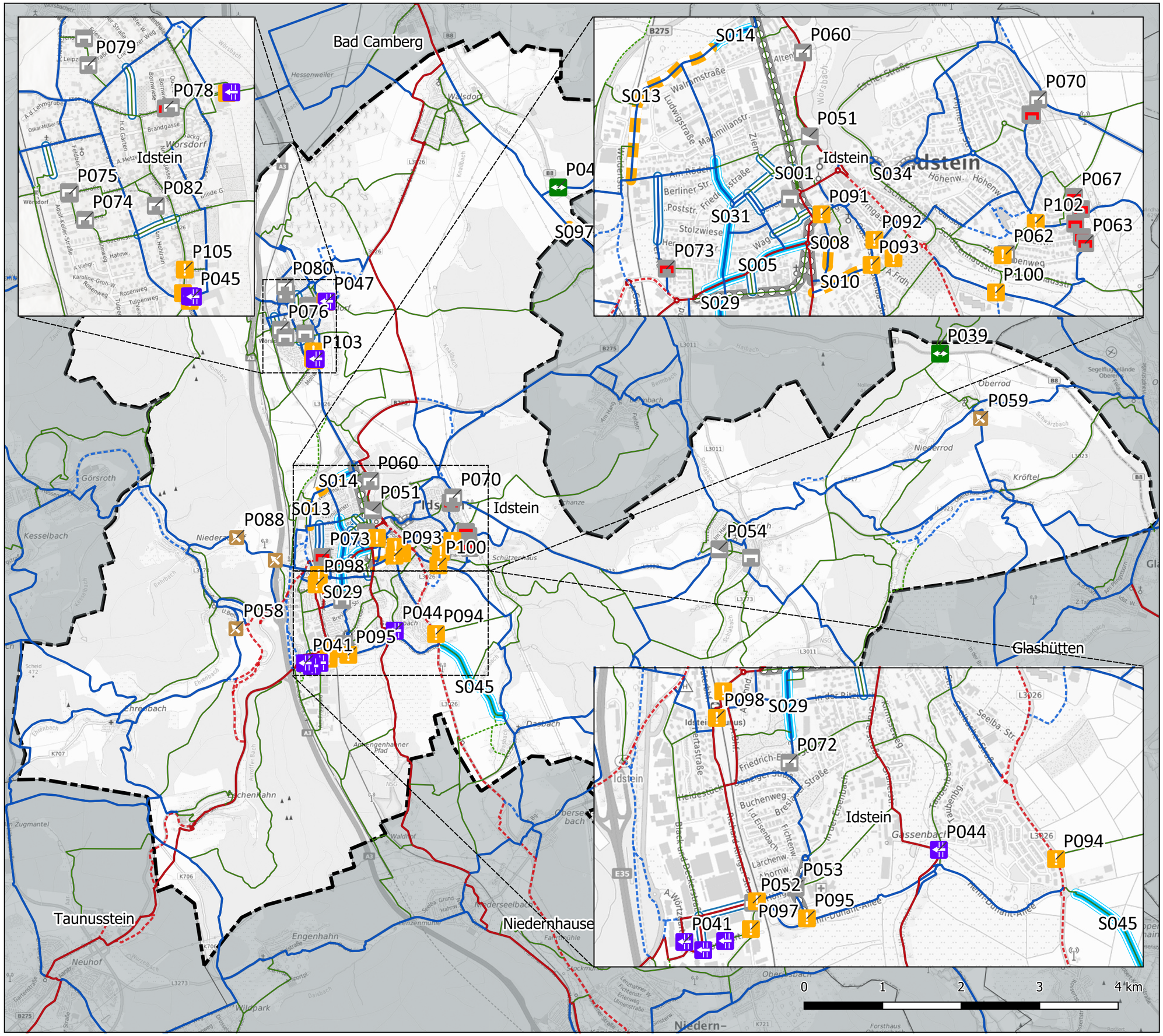
RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

**Anlage 7**

Plan *Sofortmaßnahmen & Anordnungen*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

# Radverkehrskonzept Idstein 2035




Zielnetz Radverkehr 2035

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung
- Basisverbindung

Streckenmaßnahmen

- Freigabe Einbahnstraße
- Fahrradstraße anordnen
- Piktogrammkette markieren
- Radverkehrsanlage markieren
- Sonstiges

Punktmaßnahmen

- Bordstein absenken
- Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) entfernen
- Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) optimieren
- Entwässerungsrinne entschärfen
- Ausfahrt/Einmündung sichern
- Überquerungsstelle sichern
- Sonstiges (i.d.R. Beschilderung "Radverkehr frei")

Grenzen

Die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts der Stadt Idstein finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:
https://rv-k.de/Idstein/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Anlage 07

**Plan 07:** **Sofortmaßnahmen und Anordnungen**

| | |
|---|---|
| Projekt: | Radverkehrskonzept Idstein 2035 |
| Bearbeitung: | Lukas Hügle |
| Datum: | 15.08.2023 |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022 |
| Datengrundlage: | Eigene Erhebung |

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

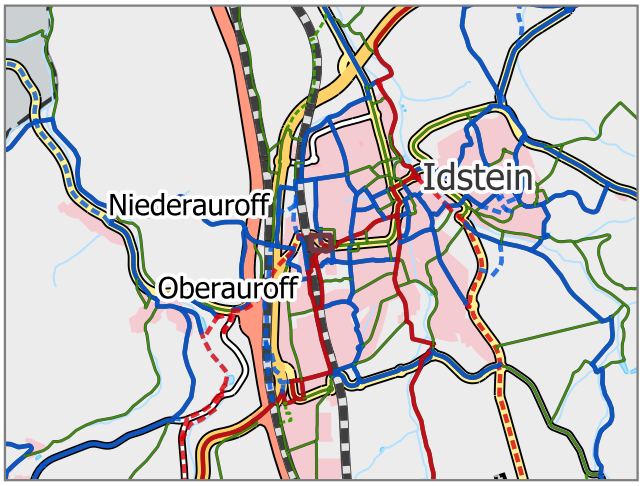
**Anlage 08**

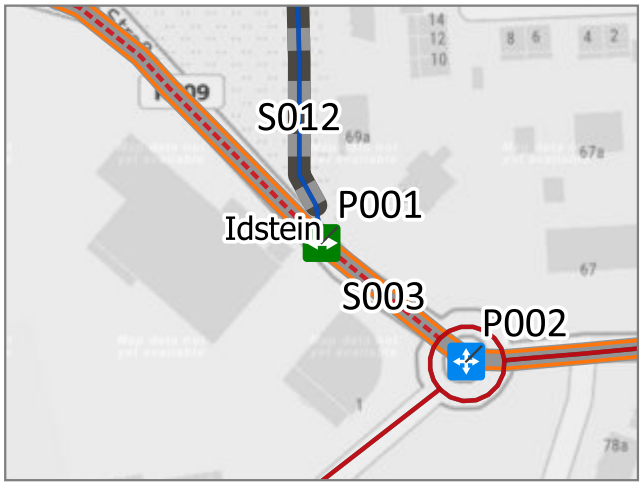
*Maßnahmenkataster*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nordwest-Route | Maßnahmentyp: | **Überquerungsstelle sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | K709 (Wiesbadener Straße) |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 10000 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Rheingau-Taunus-Kreis | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 2 / 1 |

Lage:




Situation: Es existiert keine direkte Wegeverbindung zwischen Naussauviertel und Bahnhof.

Beschreibung: Einrichten einer Fußgängerschutzanlage.

Fotos:

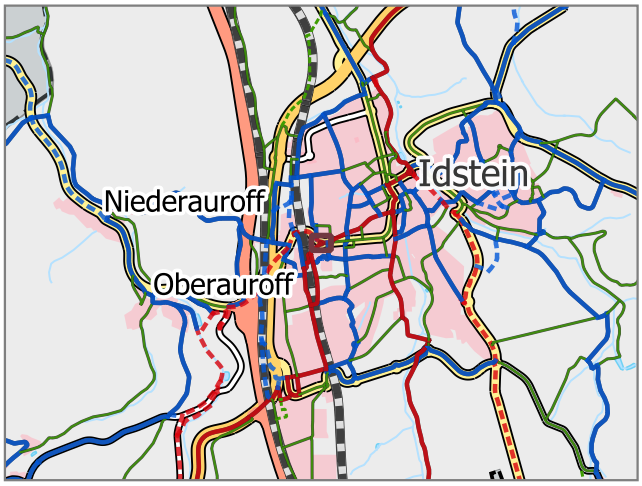
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 70.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

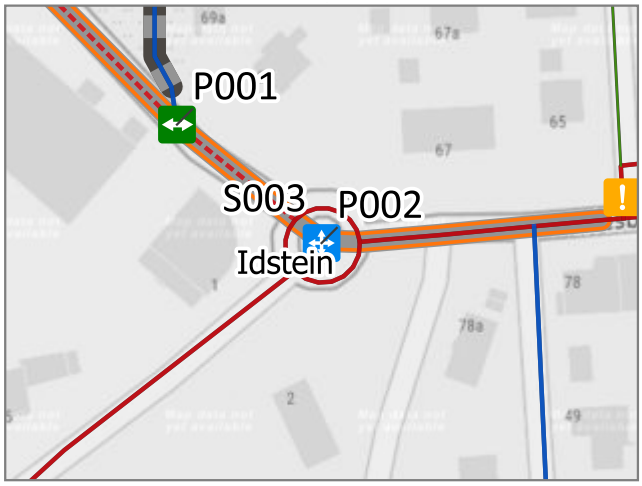
Begründung: Aus nordwestlicher Richtung ist der Bahnhof aktuell nur umwegig über Friedensstraße und Wiesbadener Straße erreichbar. Diese Verbindung ist nur bedingt für den Alltagsradverkehr geeignet. Das Einrichten einer signalisierten Überquerungsstelle ermöglicht dem Radverkehr das sichere Queren und Einordnen auf der Fahrbahn der Wiesbadener Straße vor dem Kreisverkehr.

Sonstiges: Umsetzung nur in Verbindung mit dem Ausbau des anschließenden Weges (Maßnahme S012). Im Zuge der Tiefbaumaßnahmen soll auch ein gesicherter Übergang zwischen dem Weg und der Fahrbahn der Wiesbadener Straße geschaffen werden (Bordstein absenken). Langfristig ist der Bau einer Unterführung zwischen Auf der Au und dem Idsteiner Bahnhof zu prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Innenstadt - Bahnhof - Westliche Stadtteile | Maßnahmentyp: | **Führung an Knotenpunkt verbessern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | K709 (Wiesbadener Straße) |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 10000 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Rheingau-Taunus-Kreis | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 6 / 1 |

Lage:




Situation: Komplexe Verkehrssituation am Knotenpunkt. Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Kreisfahrbahn geführt. Die umlaufenden Gehwege sind teilweise deutlich zu schmal.

Beschreibung: Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Rad- und Fußverkehrs auf allen Wegebeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden.

Fotos:

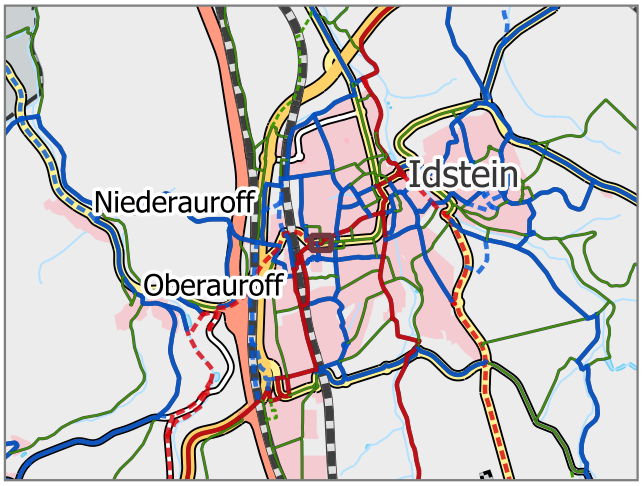
Priorität: A — Kostenrahmen: k.A. — Kosten-Nutzen-Verhältnis: k.A.

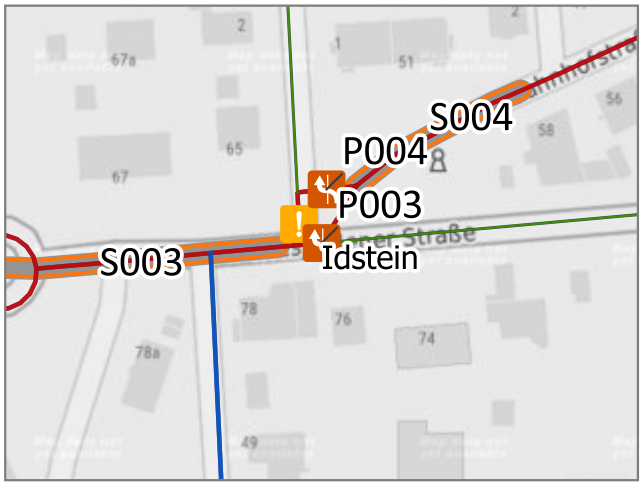
Begründung: Durch die Optimierung des Knotenpunktes soll ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet werden. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen sollen an Kreisverkehren in bebauten Gebieten Überquerungsstellen für den Fußverkehr als Fußgängerüberwege ausgebildet werden.

Sonstiges: Im Rahmen einer Vorplanung sollen Varianten zum Ausbau der Gehwege (mit Freigabe für den Radverkehr) geprüft werden. Die Überplanung des Knotenpunktes übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunkts noch nicht abzuschätzen sind.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Innenstadt - Bahnhof - Westliche Stadtteile | Maßnahmentyp: | **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | K709 (Wiesbadener Straße) |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 10000 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Rheingau-Taunus-Kreis | Musterlösung: | QHA_03 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 10 / 1 |

Lage:




Situation: Für den links abbiegenden Radverkehr existiert kein geregelter Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg.

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden.

Fotos:

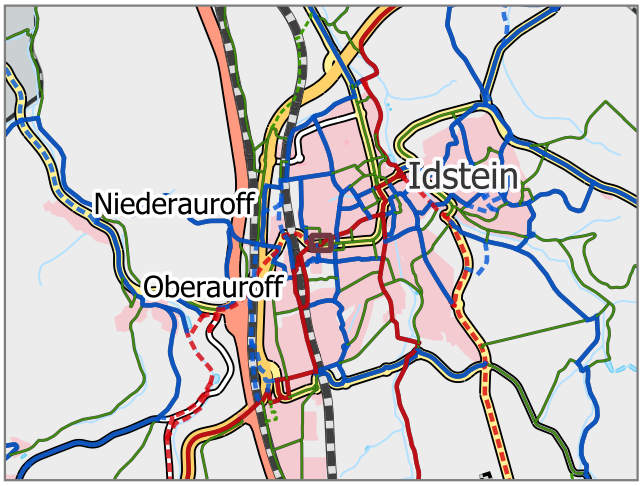
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 30.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

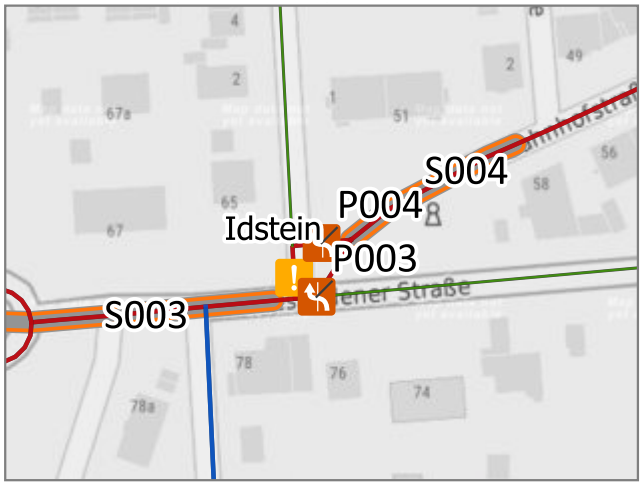
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren (direktes Einbiegen in die Bahnhofstraße).

Sonstiges: Umbau der bestehenden Querungshilfe für zu Fuß Gehende mit Einrichtung einer vorgelagerten Aufstellfläche für linksabbiegenden Radverkehr (in Richtung Bahnhofstraße) gemäß Musterlösung. Markierung des Aufstellstreifens westlich der Querungshilfe für zu Fuß Gehende. Varianten zur Radverkehrsführung und Umgestaltung des Knotenpunkts Wiesbadener Straße/Bahnhofstraße/Friedensstraße sind vertieft zu untersuchen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Innenstadt - Bahnhof - Westliche Stadtteile | Maßnahmentyp: | **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Friedensstraße |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 2800 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 10 / 0 |

Lage:




Situation: Es gibt keinen geregelten Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn.

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.

Fotos:

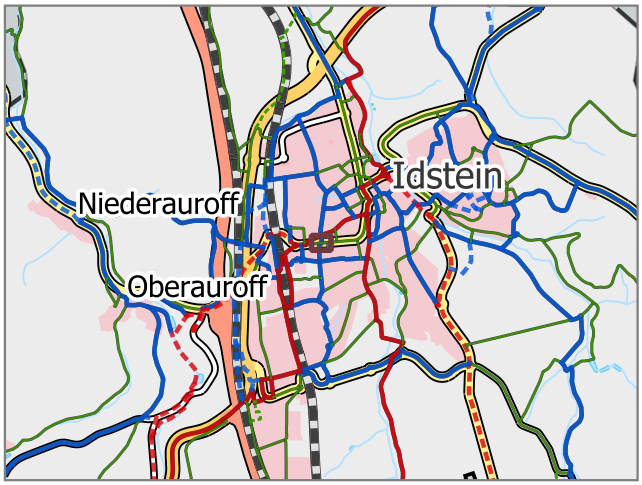
Priorität: A — Kostenrahmen: k.A. — Kosten-Nutzen-Verhältnis: k.A.

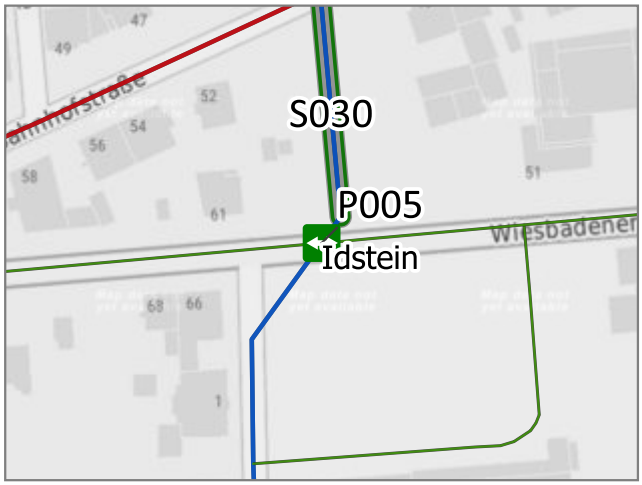
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.

Sonstiges: Varianten zur Radverkehrsführung und Umgestaltung des Knotenpunkts Wiesbadener Straße/Bahnhofstraße/Friedensstraße sind vertieft zu untersuchen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang der Maßnahme von der Neuordnung der Wegebeziehungen auf der angrenzenden Grünfläche abhängt.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nord-Süd-Route | Maßnahmentyp: | **Überquerungsstelle sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | K709 (Wiesbadener Straße) |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 10000 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja  Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Rheingau-Taunus-Kreis | Musterlösung: | QHA_03 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 4  2 |

Lage:




Situation: Die Querung der Wiesbadener Straße zwischen Stettiner Straße und dem neuen Geh- und Radweg in die Bahnhofsstraße ist für den Radverkehr nicht direkt möglich.

Beschreibung: Varianten zur Einrichtung einer gesicherten Querung für Fuß- und Radverkehr sind in Abhängigkeit der nördlich und südlich anschließenden Radverkehrsführung zu prüfen.

Fotos:

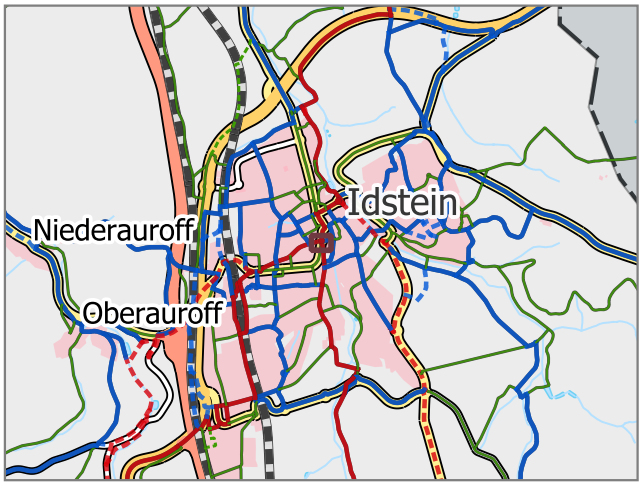
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | k.A. | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | k.A. |

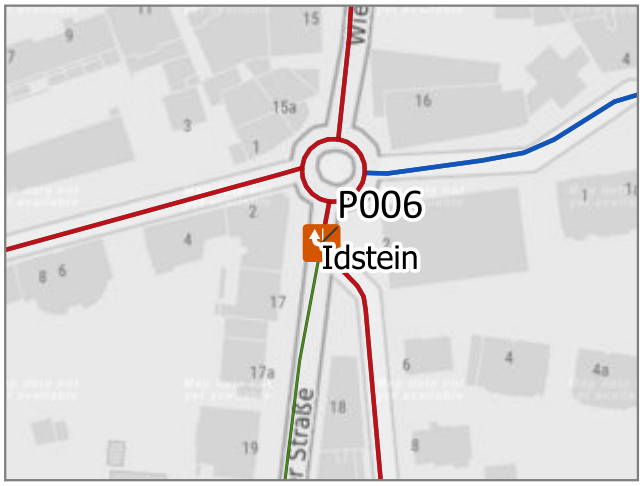
Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Es soll eine Nord-Süd-Verbindung abseits der Ortsdurchfahrt geschaffen werden.

Sonstiges: Umsetzung nur in Verbindung mit dem Neubau eines Geh- und Radweges zwischen Wiesbadener Straße und Graf-Gerlach-Straße (Maßnahme S030). Im Rahmen der weiteren Planung ist eine möglichst direkte Routenführung zwischen Graf-Gerlach-Straße und Stettiner Straße (Maßnahme S029) anzustreben. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die entsprechenden Typen von Maßnahmen zur Einrichtung einer gesicherten Querung noch nicht abzuschätzen sind.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Niedernhausen - Wiesbaden | Maßnahmentyp: | **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | K709 (Wiesbadener Straße) |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 10000 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Rheingau-Taunus-Kreis | Musterlösung: | UFR_15 / FGE_04 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 22 / 0 |

Lage:




Situation: Im Kreisverkehr besteht kein geregelter Übergang zwischen Fahrbahn und der Einfahrt in die in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraße (Veitenmühlweg). Diese ist aktuell nur über die Benutzung der Gehwege möglich.

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang für den links abbiegenden Radverkehr geschaffen werden. Umbau des bestehenden Fahrbahnteilers am südlichen Knotenpunktarm (zwischen den beiden Bäumen) mit Einrichtung eines Aufstellstreifens für linksabbiegenden Radverkehr (in den Veitenmühlweg).

Fotos:

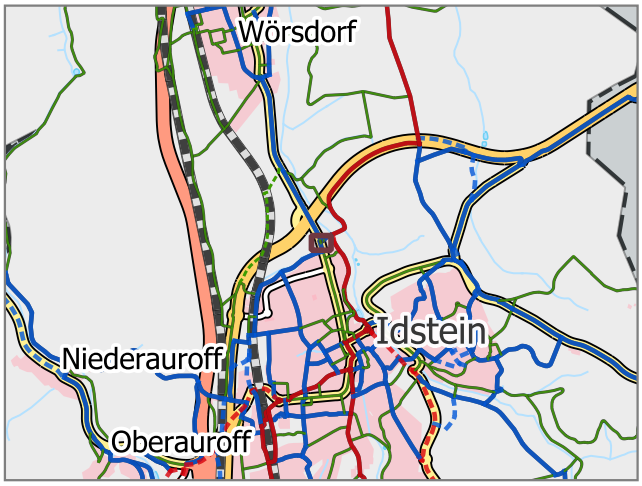
Priorität: A — Kostenrahmen: 40.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

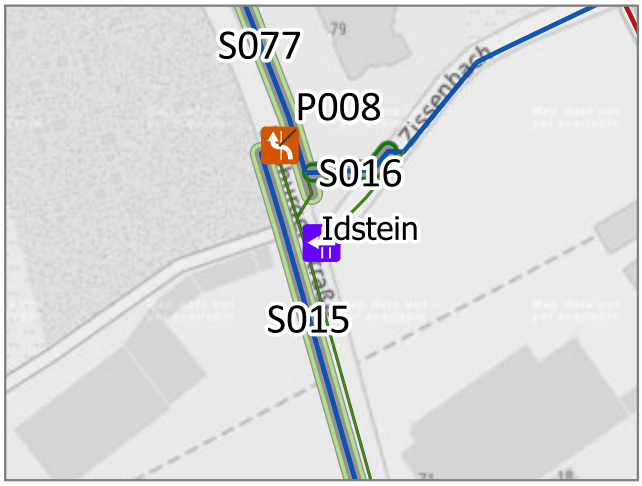
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang der Limburger Straße in den Veitenmühlweg konzentrieren. Die Verkehrsführung lässt sich so übersichtlich gestalten. Zudem entfällt die Mitbenutzung des Gehwegs durch den Radverkehr und somit wird der Fußverkehr entlastet.

Sonstiges: Ausführung des Aufstellstreifens gemäß Musterlösung. Markierung einer Einfahrtschleuse am Veitenmühlweg gemäß Musterlösung.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Wörsdorf | Maßnahmentyp: | **Ausfahrt/Einmündung sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Zissenbach |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja  Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | GVA_07 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 5  1 |

Lage:




Situation: Am nördlichen Ortseingang Idsteins besteht eine komplexe, im Bestand unübersichtliche Verkehrssituation. Unter anderem ist die betrachtete Querungsstelle ist für den Fußverkehr nicht ausreichend sicher gestaltet.

Beschreibung: Bevorrechtigung des Fußverkehrs durch Herstellen einer Gehwegüberfahrt.

Fotos:

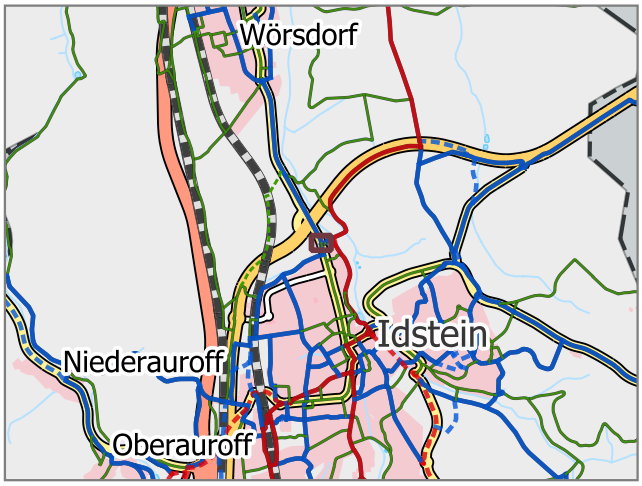
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 60.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

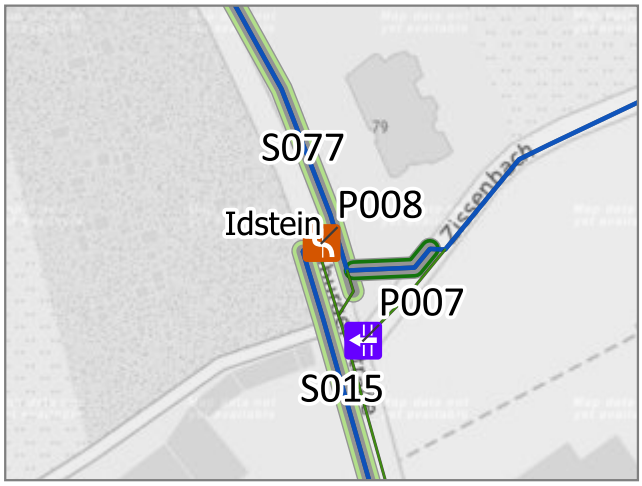
Begründung: Die fehlende Erkennbarkeit der bestehenden Fahr- und Abbiegebeziehungen stellt ein Sicherheitsrisiko dar. Durch die Optimierung des Knotenpunktes soll auch für Zu Fuß Gehende ein sicheres Vorankommen gewährleistet werden. Der Weg sichert die Erschließung des nördlich gelegenen Kindergartens.

Sonstiges: Umsetzung in Kombination mit weiteren baulichen Maßnahmen am Knotenpunkt Limburger Straße/Zissenbach. Alternativ kann die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs geprüft werden (Musterlösung GVA_07).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Wörsdorf | Maßnahmentyp: | **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Limburger Straße |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 9000 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | UFR_06 / QHA_03 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 10 / 0 |

Lage:




Situation: Am nördlichen Ortseingang Idsteins besteht eine komplexe, im Bestand unübersichtliche Verkehrssituation. Unter anderem gibt keinen geregelten Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn.

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.

Fotos:

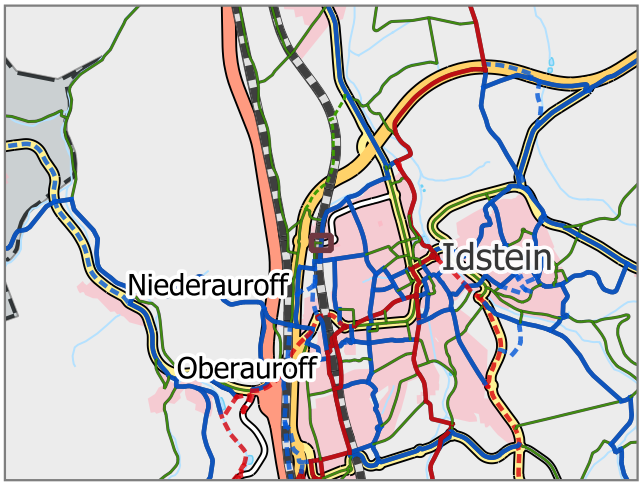
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 60.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

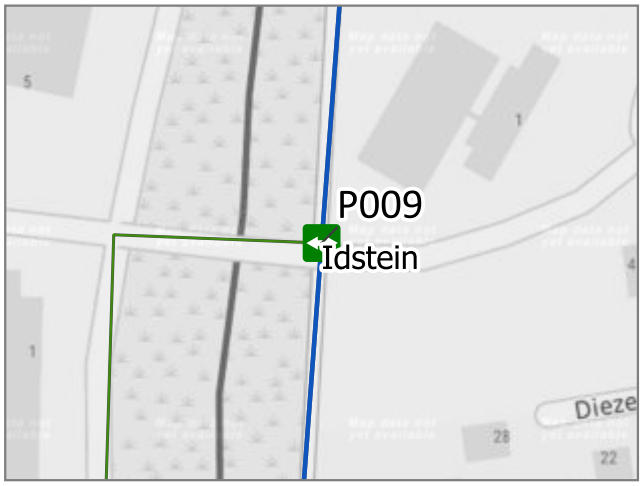
Begründung: Für den Radverkehr soll eine qualifizierte Querung und Anbindung in Am Ackergrund geschaffen werden (siehe auch Maßnahme RAD5 VEP Idstein 2035). Die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren. Die Ortseingangswirkung wird durch bauliche Übergänge verstärkt und die Kfz-Geschwindigkeit reduziert.

Sonstiges: Umsetzung in Kombination mit weiteren baulichen Maßnahmen am Knotenpunkt Limburger Straße/Zissenbach. Ergänzend zur Musterlösung (UFR_06) soll der bestehende Weg auf der Westseite der Limburger Straße bis zum Ortsausgang verlängert und zu einem Geh- und Radweg ausgebaut werden. Dementsprechend soll in Verbindung mit dem Aufstellstreifen für den Radverkehr auch eine Querungshilfe für Zu Fuß Gehende geschaffen werden (Musterlösung QHA_03).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nordwest-Route | Maßnahmentyp: | **Überquerungsstelle sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Rudolfstraße |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 6900 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | QHA_13 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 2 / 0 |

Lage:




Situation: Selbstständig geführter Radweg ist nicht bevorrechtigt und die betrachtete Querungsstelle nicht ausreichend sicher gestaltet.

Beschreibung: Bevorrechtigung des selbstständig geführten Radweges sowie Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung (bzw. analog zur Querungstelle auf der Wallramstraße).

Fotos:

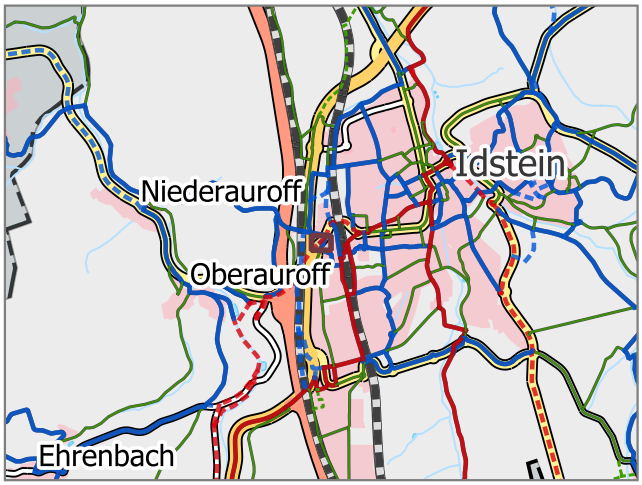
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 60.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

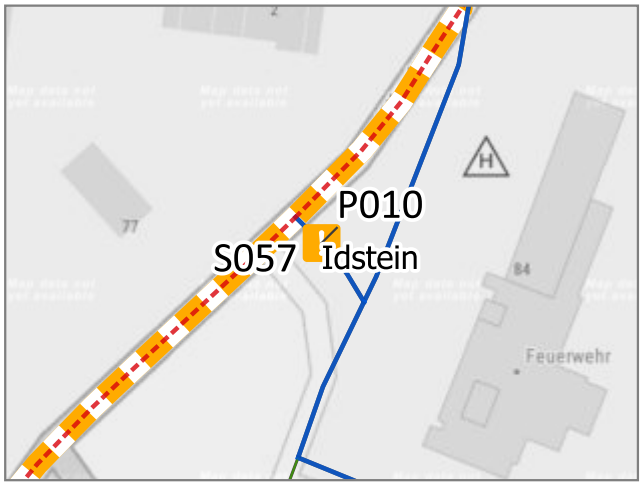
Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn, insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Die westliche Radverkehrstangente soll bevorrechtigt geführt werden, um dem Radverkehr im Stadtteil ein zügiges und sicheres Vorankommen zu ermöglichen.

Sonstiges: -

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Innenstadt - Bahnhof - Westliche Stadtteile | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3274 |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 5 2 |

Lage:




Situation: Keine Querung der Wiesbadener Straße möglich. Zeitverluste aufgrund von Umwegen.

Beschreibung: Einrichtung einer Lichtsignalanlage für den Fuß- und Radverkehr und Anschluss an bestehenden Geh- und Radweg östlich der Wiesbadener Straße (L3274).

Fotos:

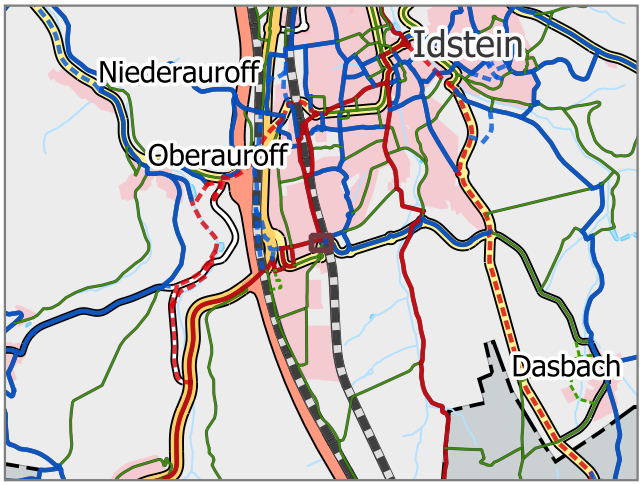
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 300.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

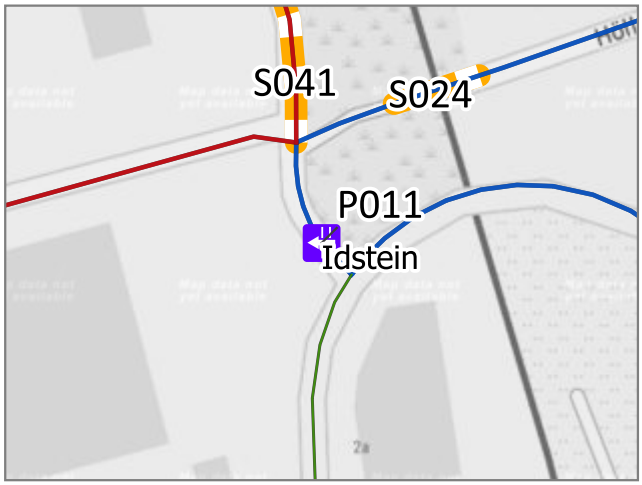
Begründung: Die Umwege senken die Attraktivität der Radverkehrsverbindung zwischen den westlichen Ortsteilen und dem Idsteiner Bahnhof.

Sonstiges: Lückenschluss zu bestehendem Weg: Geh- und Radweg parallel zur Black-und-Decker-Straße anlegen. Bei Umsetzung sollten auch Varianten zur Weiterführung des Radverkehrs in Richtung Bahnhof über die Hertastraße untersucht werden (ggfs. Verbreiterung des bestehenden Wegs an der Black-und-Decker-Straße).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Südwest-Route | Maßnahmentyp: | **Ausfahrt/Einmündung sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Henri-Dunant-Allee |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | GVA_01 / SON_07 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 2 / 0 |

Lage:




Situation: Der Zweirichtungsradweg quert eine Einmündung mit eingeschränkten Sichtverhältnissen.

Beschreibung: Bauliche Anpassung der Querungshilfe und Freigabe der Radverkehrsfurten über die Zufahrten für beide Fahrtrichtungen. Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die Einmündung. Beschilderung für einmündenden Kfz-Verkehr.

Fotos:

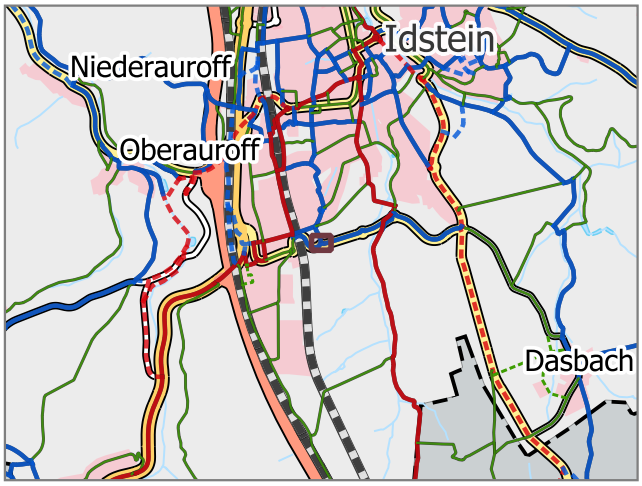
Priorität: B — Kostenrahmen: 40.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

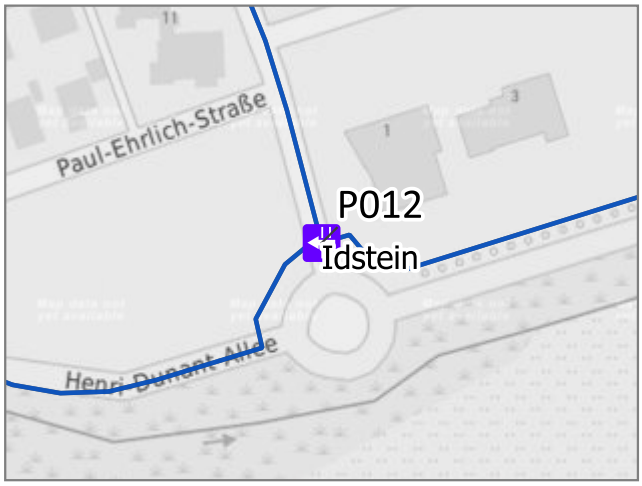
Begründung: Die fehlende Erkennbarkeit von Radverkehrsanlagen an Ausfahrten und Einmündungen stellt ein Sicherheitsrisiko dar. Dies gilt insbesondere bei Zweirichtungsradwegen. Darüber hinaus ist der Radverkehr auf straßenbegleitenden Radwegen gegenüber untergeordneten Straßen bevorrechtigt zu führen.

Sonstiges: Bei der baulichen Anpassung der Querungshilfe soll die Radverkehrsfurt maximal 4 m vom Rand der Fahrbahn der Henri-Dunant-Allee entfernt angelegt werden. Aufgrund der räumlichen Rahmenbedingungen (Einmündung im Kurvenbereich) kann zur Veranschaulichung die Musterlösung (SON_07) für Kreisverkehre mit umlaufenden Radwegen dienen. Gemäß Musterlösung (GVA_01) Beschilderung mit Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts" oberhalb von Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" anbringen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Südwest-Route | Maßnahmentyp: | **Ausfahrt/Einmündung sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Henri-Dunant-Allee |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 3400 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | SON_07 / GVA_01 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 5 / 0 |

Lage:




Situation: Der durchlaufende Zweirichtungsradweg quert im Zuge eines Kreisverkehrs eine Einmündung.

Beschreibung: Bauliche Anpassung der Querungshilfe und Freigabe der Radverkehrsfurten über die Zufahrten für beide Fahrtrichtungen. Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die Einmündung. Beschilderung für einmündenden Kfz-Verkehr.

Fotos:

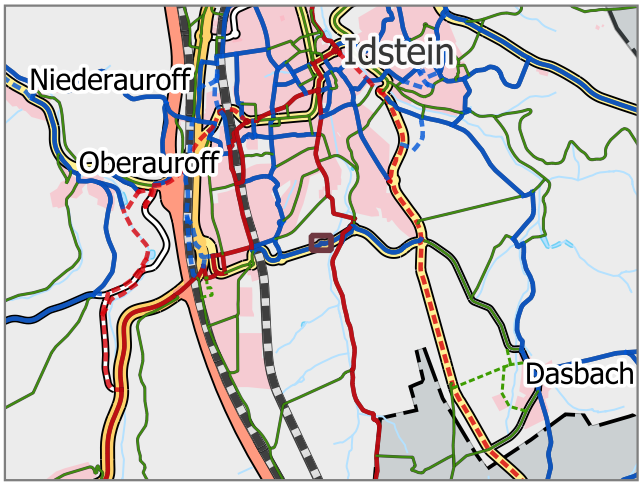
Priorität: A — Kostenrahmen: 40.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

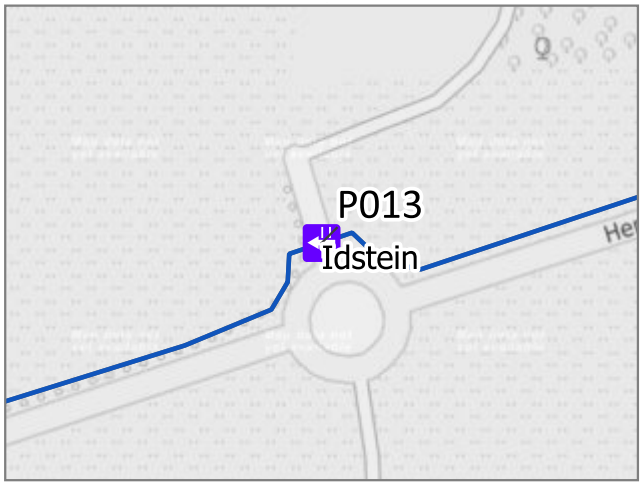
Begründung: Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ist der Radverkehr an durchlaufenden Zweirichtungsradwegen an Kreisverkehren innerorts zu bevorrechtigen (soweit nicht mehr als 5,00 m abgesetzt). Abweichend von Musterlösung (SON_07) wird der Radverkehr an der Henri-Dunant-Allee innerorts auf einem Zweirichtungsradweg durch den Kreisverkehr geführt. Diese Regelung ist aufgrund der Lage am Ortsrand sowie der gegebenen Fahrbeziehungen parallel zur Henri-Dunant-Allee angezeigt.

Sonstiges: Bei der baulichen Anpassung der Querungshilfe gemäß Musterlösung (SON_07) soll die Radverkehrsfurt maximal 5 m vom Rand der Kreisfahrbahn entfernt angelegt werden. Gemäß Musterlösung (GVA_01) Beschilderung mit Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts" als Hinweis für den einmündenden Kfz-Verkehr oberhalb von Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" anbringen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Südwest-Route | Maßnahmentyp: | **Ausfahrt/Einmündung sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Henri-Dunant-Allee |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | SON_07 / GVA_01 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 3 / 0 |

Lage:




Situation: Der durchlaufende Zweirichtungsradweg quert im Zuge eines Kreisverkehrs eine Einmündung.

Beschreibung: Bauliche Anpassung der Querungshilfe und Freigabe der Radverkehrsfurten über die Zufahrten für beide Fahrtrichtungen. Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die Einmündung. Beschilderung für einmündenden Kfz-Verkehr.

Fotos:

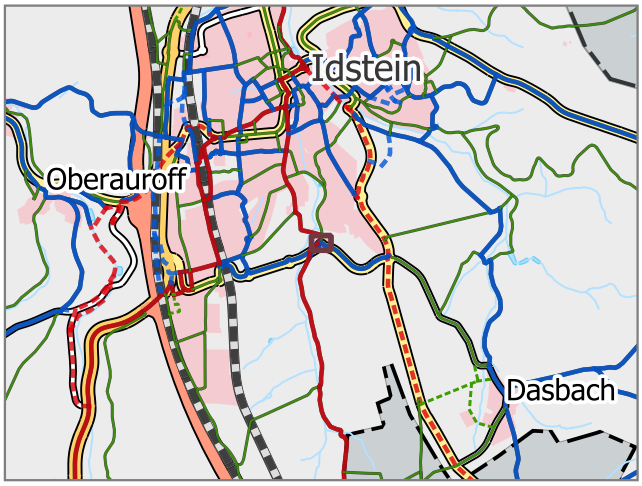
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 40.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

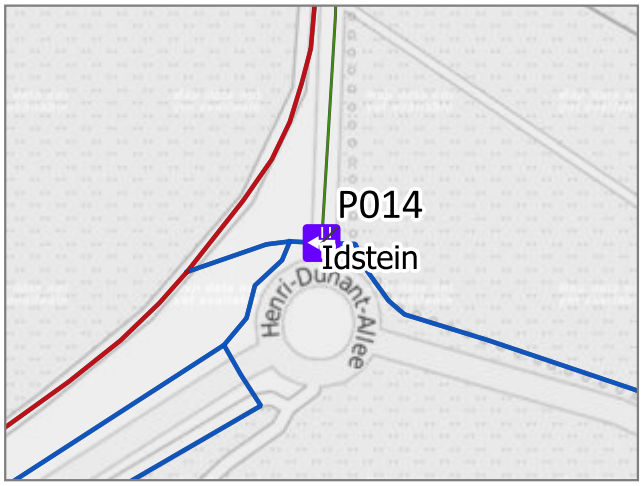
Begründung: Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ist der Radverkehr an durchlaufenden Zweirichtungsradwegen an Kreisverkehren innerorts zu bevorrechtigen (soweit nicht mehr als 5,00 m abgesetzt). Abweichend von Musterlösung (SON_07) wird der Radverkehr an der Henri-Dunant-Allee innerorts auf einem Zweirichtungsradweg durch den Kreisverkehr geführt. Diese Regelung ist aufgrund der Lage am Ortsrand sowie der gegebenen Fahrbeziehungen parallel zur Henri-Dunant-Allee angezeigt.

Sonstiges: Bei der baulichen Anpassung der Querungshilfe gemäß Musterlösung (SON_07) soll die Radverkehrsfurt maximal 5 m vom Rand der Kreisfahrbahn entfernt angelegt werden. Gemäß Musterlösung (GVA_01) Beschilderung mit Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts" als Hinweis für den einmündenden Kfz-Verkehr oberhalb von Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" anbringen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Südost-Route | Maßnahmentyp: | **Ausfahrt/Einmündung sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Henri-Dunant-Allee |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 1800 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | SON_07 / GVA_01 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 3 / 0 |

Lage:




Situation: Der durchlaufende Zweirichtungsradweg quert im Zuge eines Kreisverkehrs eine Einmündung.

Beschreibung: Bauliche Anpassung der Querungshilfe und Freigabe der Radverkehrsfurten über die Zufahrten für beide Fahrtrichtungen. Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die Einmündung. Beschilderung für einmündenden Kfz-Verkehr.

Fotos:

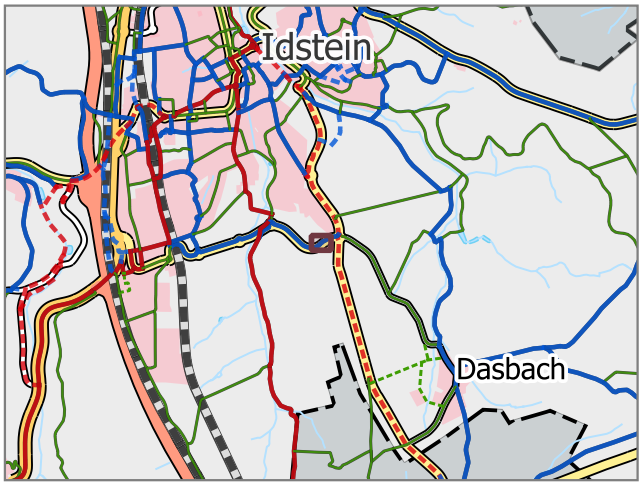
Priorität: A — Kostenrahmen: 40.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

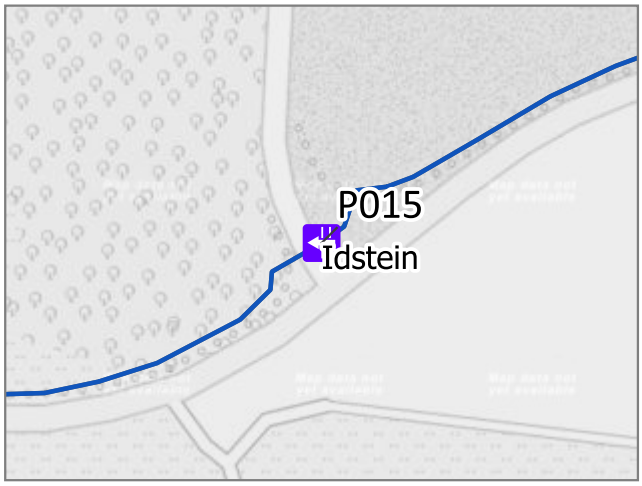
Begründung: Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ist der Radverkehr an durchlaufenden Zweirichtungsradwegen an Kreisverkehren innerorts zu bevorrechtigen (soweit nicht mehr als 5,00 m abgesetzt). Abweichend von Musterlösung (SON_07) wird der Radverkehr an der Henri-Dunant-Allee innerorts auf einem Zweirichtungsradweg durch den Kreisverkehr geführt. Diese Regelung ist aufgrund der Lage am Ortsrand sowie der gegebenen Fahrbeziehungen parallel zur Henri-Dunant-Allee angezeigt.

Sonstiges: Bei der baulichen Anpassung der Querungshilfe gemäß Musterlösung (SON_07) soll die Radverkehrsfurt maximal 5 m vom Rand der Kreisfahrbahn entfernt angelegt werden. Gemäß Musterlösung (GVA_01) Beschilderung mit Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts" als Hinweis für den einmündenden Kfz-Verkehr oberhalb von Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" anbringen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Südost-Route | Maßnahmentyp: | **Ausfahrt/Einmündung sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Henri-Dunant-Allee |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | GVA_04 / GVA_03 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 4 / 1 |

Lage:




Situation: Der straßenbegleitende Radweg quert eine Einmündung (untergeordnete Straße außerorts).

Beschreibung: Rückbau des freien Rechtsabbiegers prüfen sowie Bevorrechtigung des straßenbegleitenden Radweges gemäß Musterlösung (GVA_04).

Fotos:

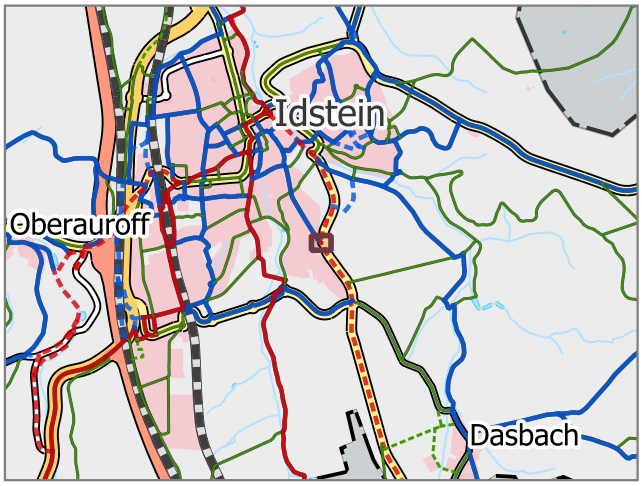
Priorität: A — Kostenrahmen: k.A. — Kosten-Nutzen-Verhältnis: k.A.

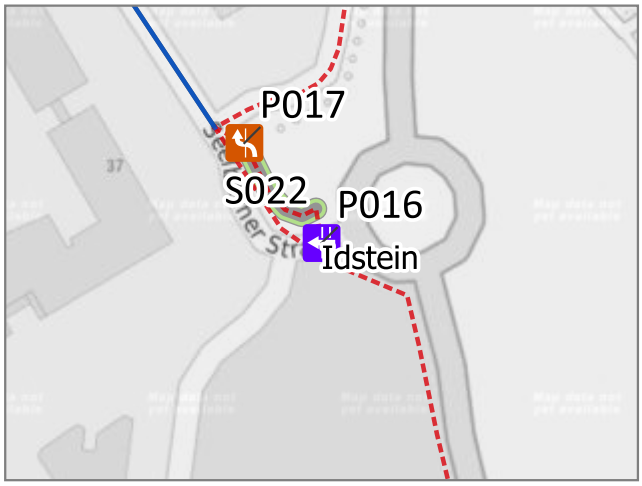
Begründung: Straßenbegleitende Radwege (an höher klassifizierten Straßen) sind gegenüber gering belasteten Zufahrten zu bevorrechtigen, sofern sie nicht mehr als fünf Meter abgesetzt geführt werden. Die Bevorrechtigung reduziert Zeitverluste und macht Radfahren attraktiver.

Sonstiges: Beschilderung gemäß Musterlösung GVA_03, sofern bevorrechtigte Führung ausgeschlossen werden muss. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da Art und Umfang der Maßnahmen zunächst in der weiteren Planung geprüft werden müssen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Südost-Route | Maßnahmentyp: | **Ausfahrt/Einmündung sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Seelbacher Straße |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 3200 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | SON_07 / GVA_01 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 2 / 1 |

Lage:




Situation: Der durchlaufende Zweirichtungsradweg quert im Zuge eines Kreisverkehrs eine Einmündung.

Beschreibung: Bauliche Anpassung der Querungshilfe und Freigabe der Radverkehrsfurten über die Zufahrten für beide Fahrtrichtungen. Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die Einmündung. Beschilderung für einmündenden Kfz-Verkehr.

Fotos:

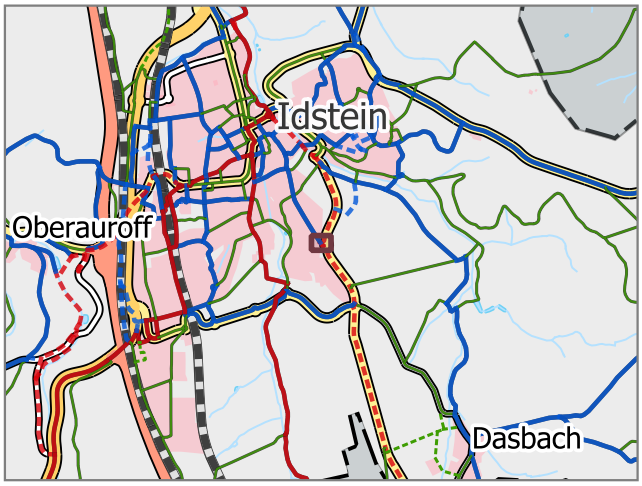
Priorität: A — Kostenrahmen: 40.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

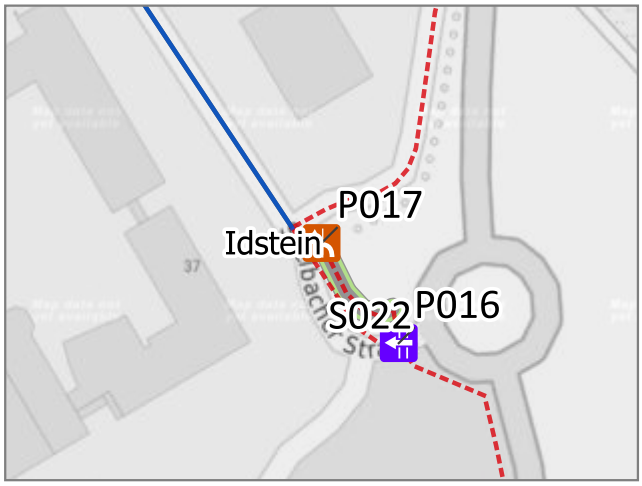
Begründung: Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ist der Radverkehr an durchlaufenden Zweirichtungsradwegen an Kreisverkehren innerorts zu bevorrechtigen (soweit nicht mehr als 5,00 m abgesetzt). Abweichend von Musterlösung (SON_07) wird der Radverkehr am Knotenpunktarm L3026/Seelbacher Str. innerorts auf einem Zweirichtungsradweg durch den Kreisverkehr geführt. Diese Regelung ist aufgrund der Lage am Ortsrand sowie der gegebenen Fahrbeziehungen parallel zur L3026 angezeigt.

Sonstiges: Bei der baulichen Anpassung der Querungshilfe gemäß Musterlösung (SON_07) soll die Radverkehrsfurt maximal 5 m vom Rand der Kreisfahrbahn entfernt angelegt werden. Gemäß Musterlösung (GVA_01) Beschilderung mit Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts" als Hinweis für den einmündenden Kfz-Verkehr oberhalb von Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" anbringen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung | Maßnahmentyp: | **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Seelbacher Straße |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | UFR_08 / GVA_01 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 1 / 0 |

Lage:




Situation: Es gibt keinen geregelten Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn.

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden (Fahrbahnüberführung ohne Schutzstreifen, ggfs. Piktogramme markieren). Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.

Fotos:

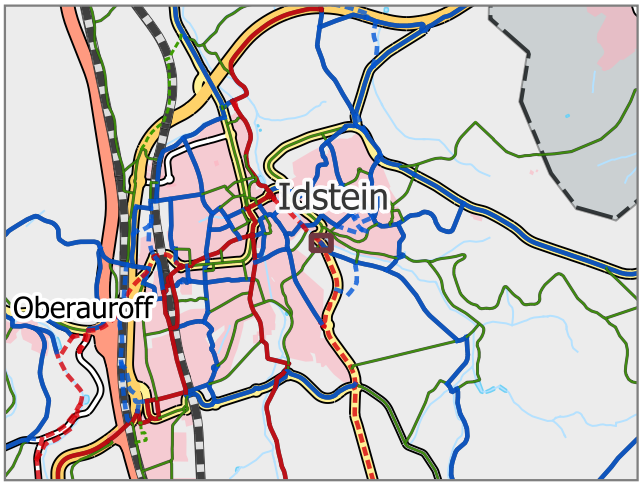
Priorität: B — Kostenrahmen: 3.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

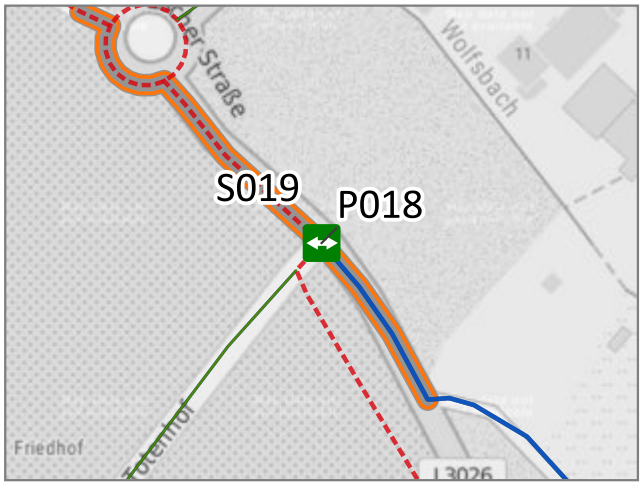
Begründung: Die fehlende Erkennbarkeit von Radverkehrsanlagen an Ausfahrten und Einmündungen stellt ein Sicherheitsrisiko dar. Dies gilt insbesondere bei Zweirichtungsradwegen. Mit dem Übergang wird die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.

Sonstiges: Ergänzend zum Übergang auf die Fahrbahn (Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol) Beschilderung mit Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts" als Hinweis für den einmündenden Kfz-Verkehr (oberhalb von Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren") analog zur Musterlösung (GVA_01).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Südost-Route | Maßnahmentyp: | **Überquerungsstelle sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3026 |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 8000 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja  Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | QHA_03 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 10  0 |

Lage:




Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet.

Beschreibung: Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung.

Fotos:

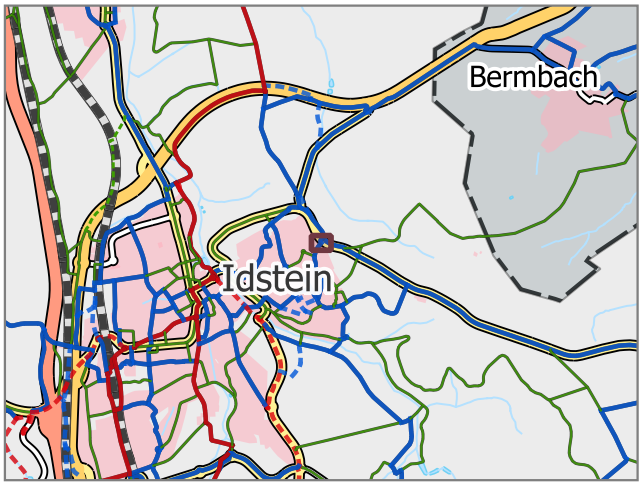
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 60.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

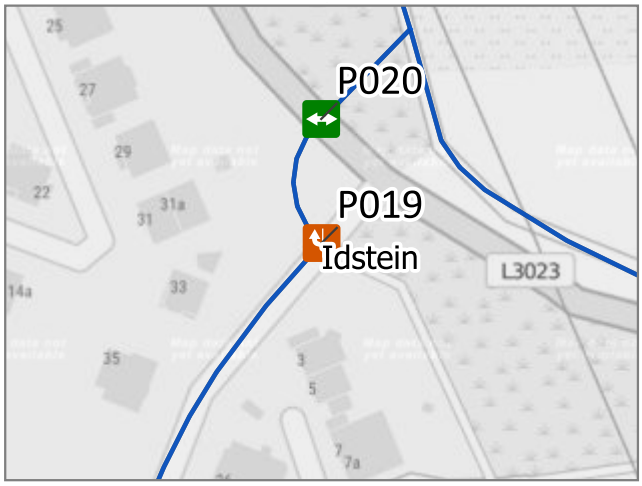
Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen.

Sonstiges: Der genaue Standort der Querungshilfe ist im Rahmen der Planungen zum Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der L3026 und dessen Führung/Einmündung im Bereich des Friedhofparkplatzes zu bestimmen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung | Maßnahmentyp: | **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Konrad-Adenauer-Straße |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | UFR_02 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 2 / 0 |

Lage:




Situation: Es gibt keinen geregelten Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn.

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.

Fotos:

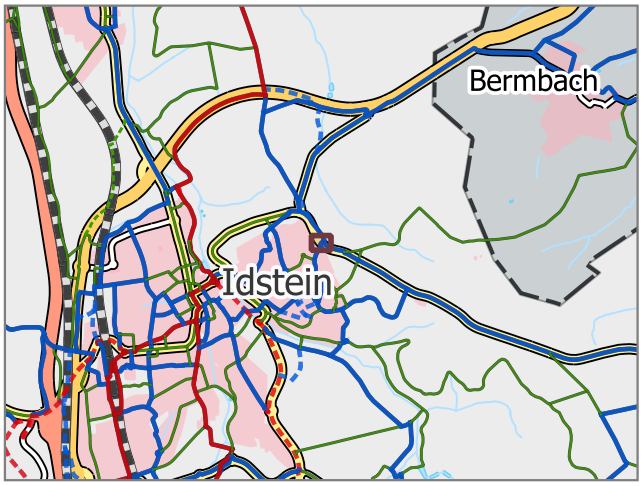
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 20.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

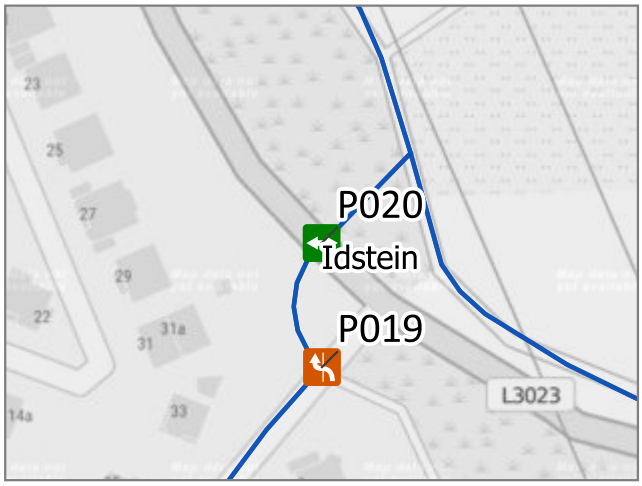
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.

Sonstiges: Erweiterung des bestehenden Fahrbahnteilers zur Schaffung einer vorgelagerten Aufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr. Auflösen des Übergangsbereichs (Schutzstreifen) mit Beginn der Tempo-30-Zone südlich des Ortseingangs (Parkverbot anordnen).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung | Maßnahmentyp: | **Überquerungsstelle sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3023 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 3134 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja  Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | QHA_07 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 2  1 |

Lage:




Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet.

Beschreibung: Umgestaltung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Insbesondere Anpassung der Beschilderung.

Fotos:

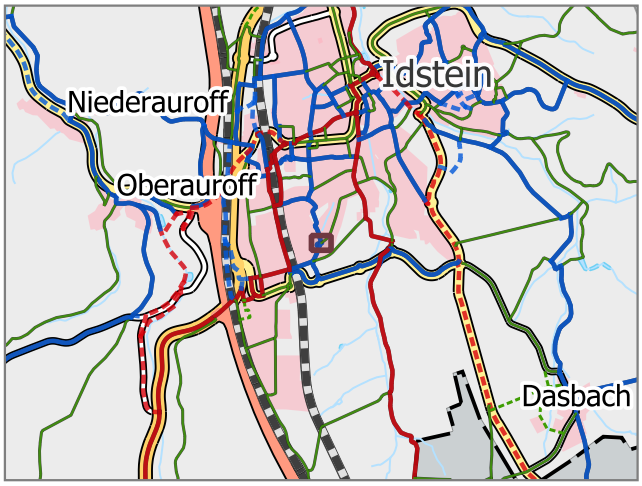
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 3.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

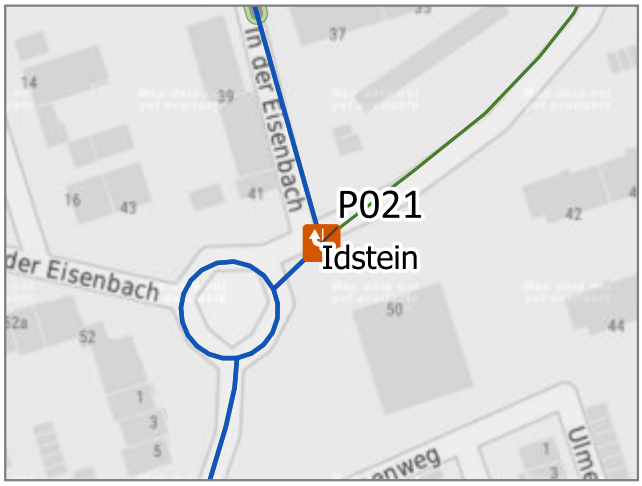
Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen.

Sonstiges: -

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nord-Süd-Route | Maßnahmentyp: | **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | In der Eisenbach |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | UFR_15 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 0 0 |

Lage:




Situation: Es gibt keinen geregelten Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn.

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.

Fotos:

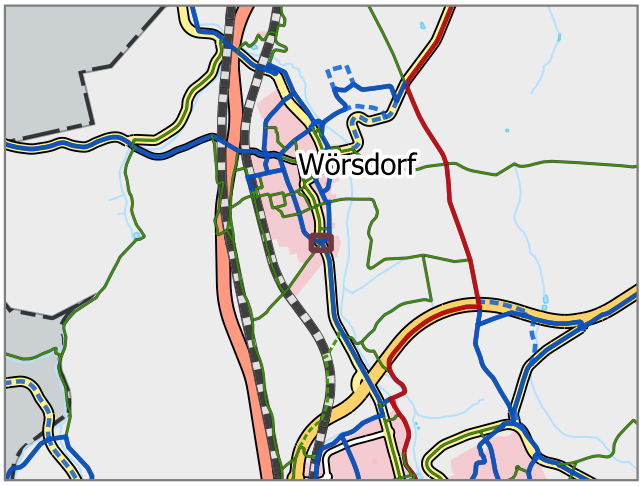
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 40.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

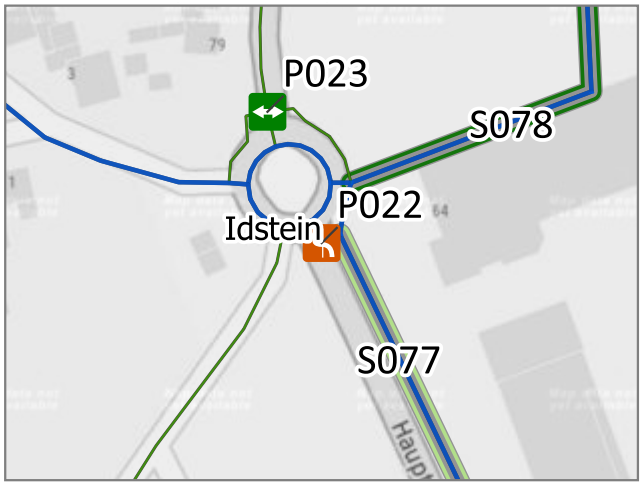
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.

Sonstiges: -

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Wörsdorf | Maßnahmentyp: | **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3026 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 12082 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | UFR_15 / SON_05 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 19 / 2 |

Lage:




Situation: Es gibt keinen geregelten Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn am Kreisverkehr.

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Umbau des bestehenden Fahrbahnteilers am südlichen Knotenpunktarm mit Einrichtung eines Aufstellstreifens für linksabbiegenden Radverkehr (gemäß Musterlösung). Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.

Fotos:

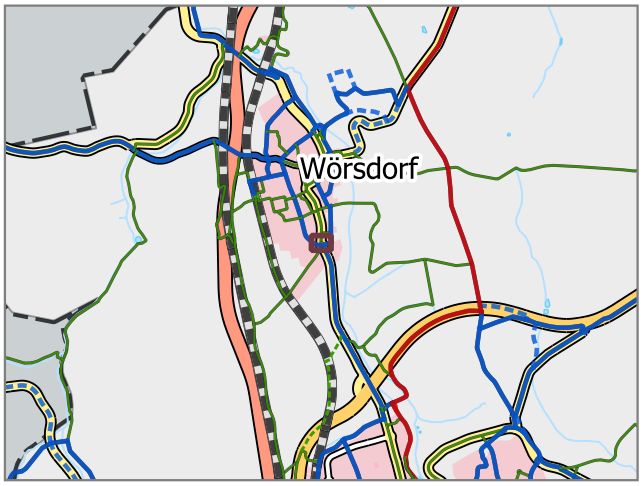
Priorität: A — Kostenrahmen: 40.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

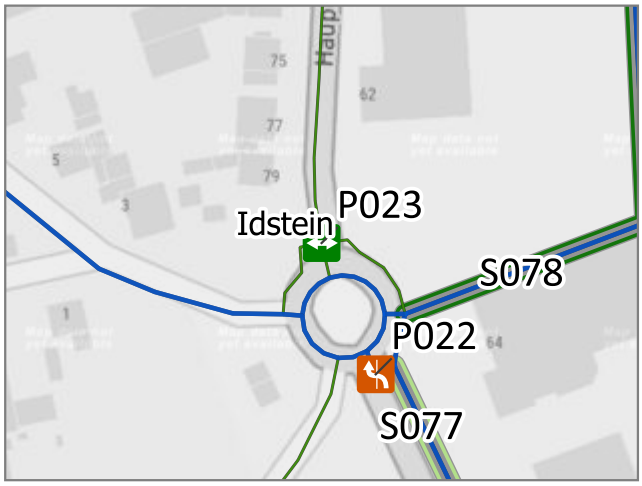
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende in/aus Richtung Hauptstraße bzw. Reichenberger Straße können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.

Sonstiges: Möglichkeiten zur Anlage eines neuen Gehweges einschließlich FGÜ am südlichen Knotenpunktarm des Kreisverkehrs sind zu prüfen. Alternative zur Einrichtung eines Aufstellstreifens für linksabbiegenden Radverkehr: Direkten Anschluss des zwischenörtlichen Radwegs an die Kreisfahrbahn prüfen (gemäß Musterlösung SON_05).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung Wörsdorf | Maßnahmentyp: | **Überquerungsstelle sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3026 (Hauptstraße) |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 12000 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | SON_05 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 12 / 0 |

Lage:




Situation: Fuß- und Radverkehr queren eine innerörtliche Kreisverkehrszufahrt und sind nicht bevorrechtigt.

Beschreibung: Barrierefreier Umbau der Mittelinsel sowie Markierung der Querungsstelle als FGÜ analog zur Musterlösung (SON_05). Beschilderung mit Zeichen 205 ("Vorfahrt gewähren") und Zeichen 215 ("Kreisverkehr") vor FGÜ anbringen.

Fotos:

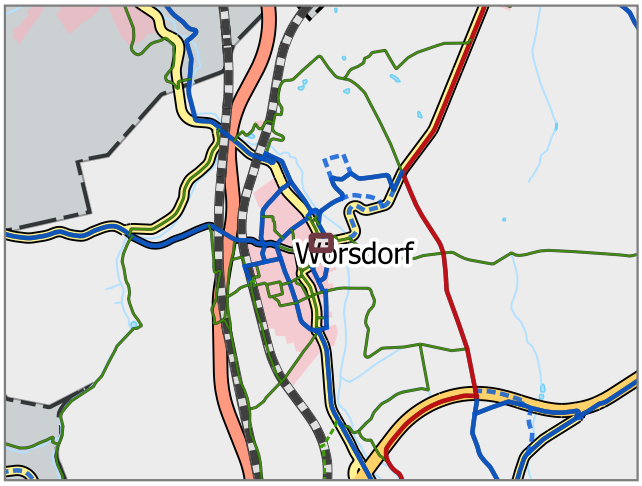
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 40.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

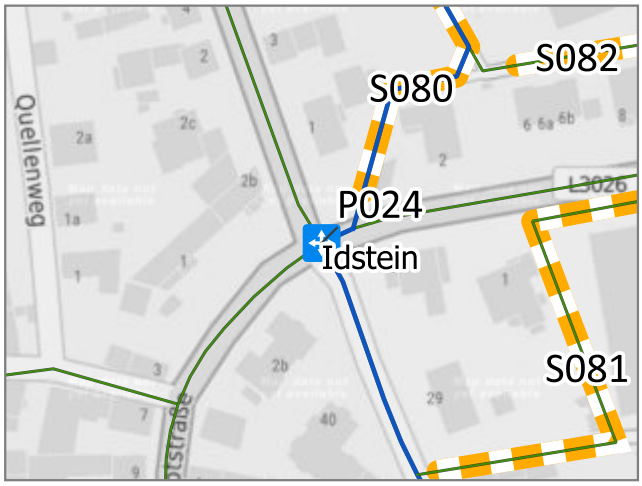
Begründung: Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen sollen an Kreisverkehren in bebauten Gebieten Überquerungsstellen für den Fußverkehr als Fußgängerüberwege ausgebildet werden.

Sonstiges: Bei der baulichen Anpassung der Querungsstelle ist darauf zu achten, dass die Furt für den Fußverkehr maximal 4 Meter von der Kreisfahrbahn angelegt wird.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Wörsdorf - Hünstetten/Wallrabenstein | Maßnahmentyp: | **Führung an Knotenpunkt verbessern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3026 (Walsdorfer Straße) |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 12082 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 9 / 0 |

Lage:




Situation: Komplexe Verkehrssituation am Knotenpunkt durch zahlreiche Einmündungen und teils eingeschränkte Sichtbeziehungen.

Beschreibung: Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs auf allen Fahrbeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden.

Fotos:

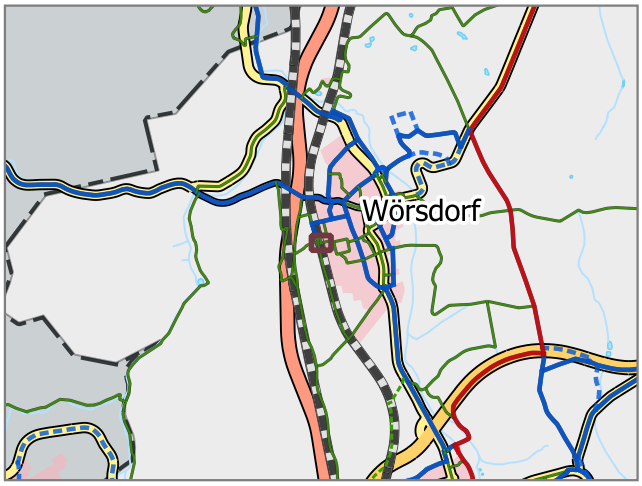
Priorität: B — Kostenrahmen: k.A. — Kosten-Nutzen-Verhältnis: k.A.

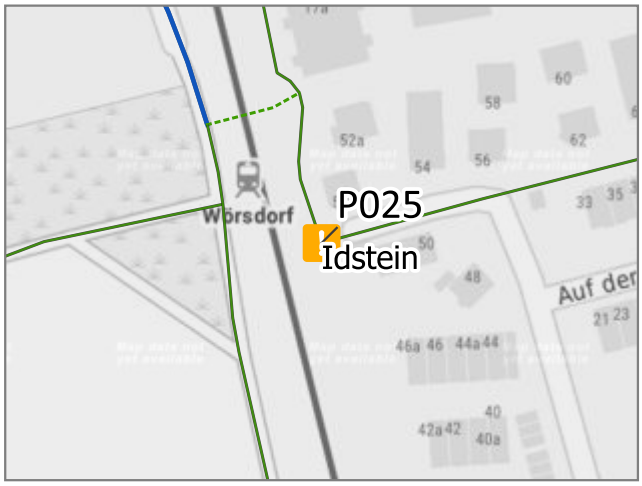
Begründung: Durch die Optimierung des Knotenpunktes soll ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet werden. Die Überplanung des Knotenpunkts übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzepts.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunkts noch nicht abzuschätzen sind. Verkehrsmengen beziehen sich auf südlichen Ortseingang Wörsdorfs (L3026). Verkehrsmengen L3277 (nördlicher Knotenpunktarm, DTV 4091) und L 3026 Richtung Walsdorf (östlicher Knotenpunktarm, DTV 3692).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung Wörsdorf | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Adolf-Keller-Str. / Bahnsteig |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | - |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 19 / 0 |

Lage:




Situation: Die Zuwegung des Bahnsteigs Richtung Limburg (Bahnhof Wörsdorf) ist zu schmal.

Beschreibung: Ausbau des bestehenden Weges.

Fotos:

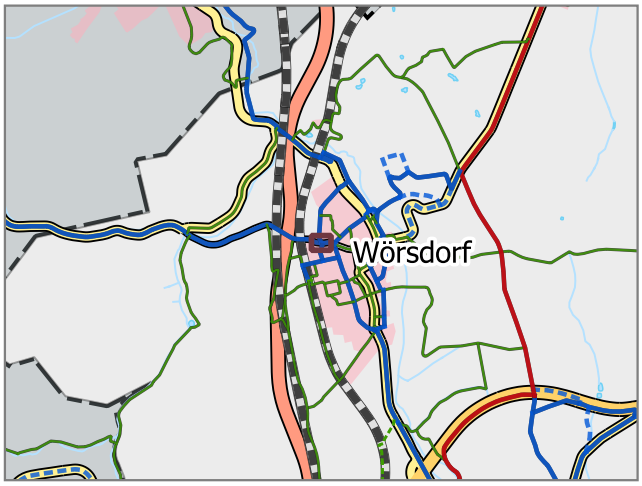
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 20.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

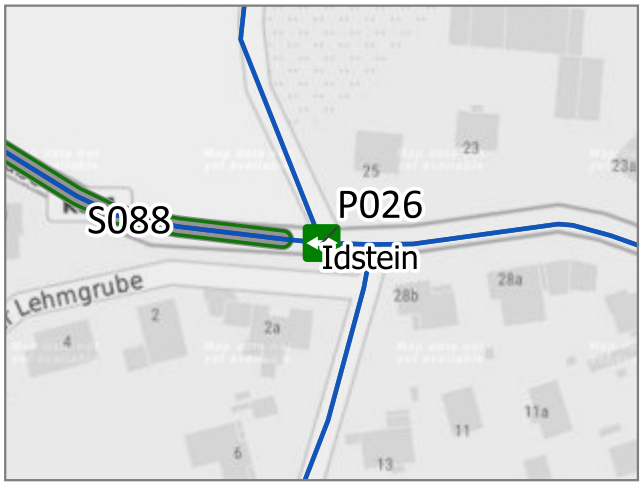
Begründung: Über die Adolf-Keller-Straße besteht die einzige barrierefreie Zuwegung (ohne Treppen) zum Bahnsteig Richtung Limburg. Aktuell lässt sich der Bahnsteig jedoch mit größeren Fahrrädern (Anhänger, Lastenrad etc.) nur schlecht bzw. nicht erreichen.

Sonstiges: Abstimmung mit der Deutschen Bahn erforderlich. Beim Ausbau sollen Flächen für Fahrradbügel bereitgestellt werden.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Wörsdorf Bf - Hünstetten/Wallrabenstein | Maßnahmentyp: | **Überquerungsstelle sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | K691 (Wallbacher Straße) |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Rheingau-Taunus-Kreis | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 11 0 |

Lage:




Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht barrierefrei ausgebaut und schafft keine direkte Verbindung zwischen Scheidgraben und Nikolaus-von-Flue-Straße. Aktuell muss der Radverkehr auf die Fahrbahn der Wallbacher Straße einbiegen, um die Straße zu queren.

Beschreibung: Barrierefreier Ausbau der Querungstelle inklusive eines angerampten Geh- und Radweges, der parallel zur Wallbacher Straße auf An der Lehmgrube führt.

Fotos:

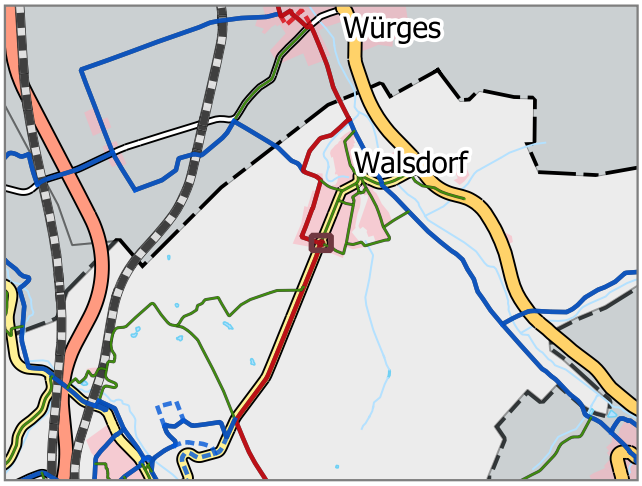
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 20.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

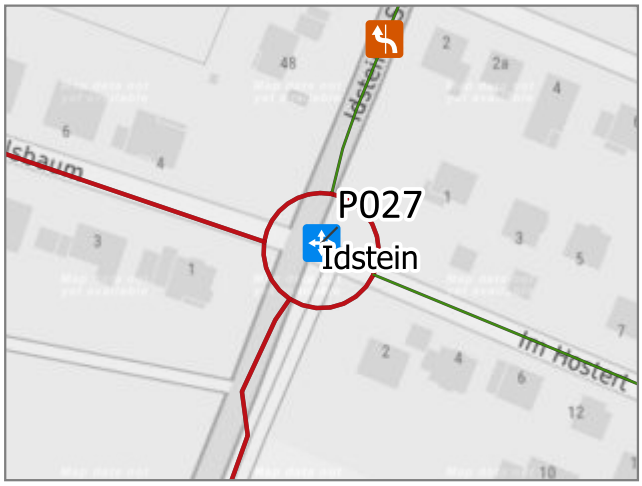
Begründung: Die Anpassung der Querungsstelle ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn und schafft eine direkte Verbindung zwischen Scheidgraben und Nikolaus-von-Flue-Straße.

Sonstiges: -

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Walsdorf - Bad Camberg | Maßnahmentyp: | **Führung an Knotenpunkt verbessern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3026 (Idsteiner Straße) |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 3692 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | UFR_15 / SON_05 / SON_07 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 18 0 |

Lage:




Situation: Der Radverkehr wird am Kreisverkehr abschnittsweise auf umlaufenden Geh- und Radwegen bzw. auf der Fahrbahn geführt. Führung sowie Vorfahrtsregelungen sind nicht eindeutig geregelt (u.a. besteht kein geregelter Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn).

Beschreibung: Führung am Kreisverkehr optimieren. Fußverkehr bevorrechtigen. Herstellen eines sicheren Übergangs zwischen Fahrbahn und Radweg durch Umbau des bestehenden Fahrbahnteilers am südlichen Knotenpunkt-arm (Einrichtung eines Aufstellstreifens für linksabbiegenden Radverkehr gemäß Musterlösung UFR_15).

Fotos:

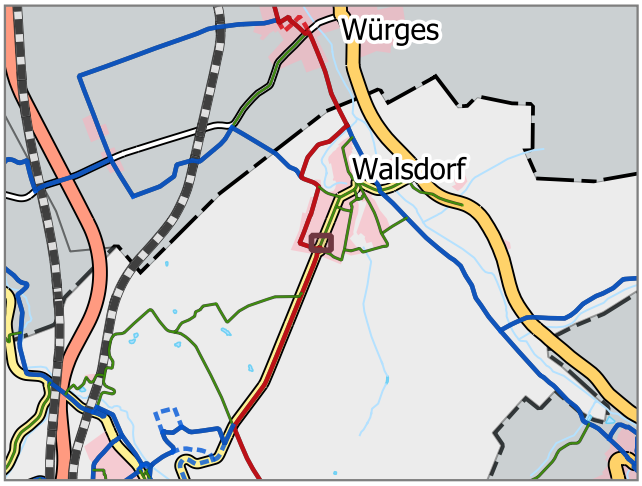
Priorität: A Kostenrahmen: k.A. Kosten-Nutzen-Verhältnis: k.A.

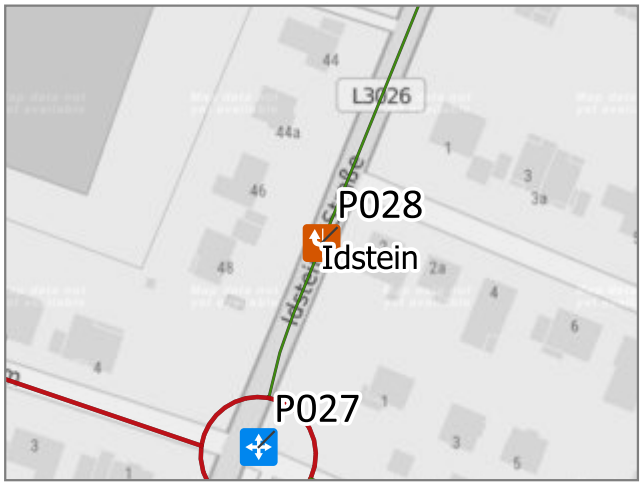
Begründung: Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen sollen an Kreisverkehren inerorts Überquerungsstellen für den Fußverkehr als Fußgängerüberwege ausgebildet werden. Durch die Maßnahmen wird die Aufmerksamkeit für den Fuß- und Radverkehr erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.

Sonstiges: Die Überplanung des Knotenpunktes übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang der Maßnahmen noch nicht abzuschätzen ist. In der weiteren Planung ist die Freigabe des Gehwegs über den östlichen Knotenpunktarm (Im Hostert) einschließlich Einfärbung der Radverkehrsfurt sowie der Markierung von Fahrradpiktogrammen zu prüfen. Bei Freigabe des Gehwegs ist nördlich des Knotenpunkts ein gesicherter Übergang Fahrbahn-Radweg anzulegen (siehe Maßnahme P028).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung Walsdorf | Maßnahmentyp: | **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3026 (Idsteiner Straße) |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | - |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | UFR_08 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 2 0 |

Lage:




Situation: Es gibt keinen geregelten Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn (Schutzstreifen / Radfahrstreifen).

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.

Fotos:

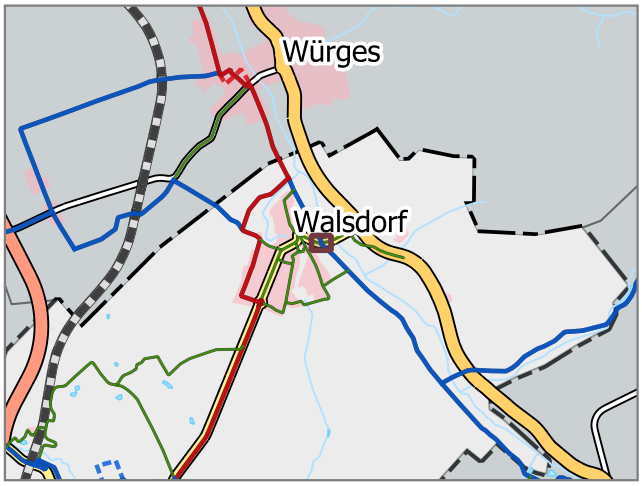
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 3.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

Begründung: Die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.

Sonstiges: Umsetzung nur in Zusammenhang mit Überplanung des südlich gelegenen Knotenpunkts (siehe Maßnahme P027).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Walsdorf - Waldems/Esch | Maßnahmentyp: | **Überquerungsstelle sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3026 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 3692 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | QHA_05 / QHA_09 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 4 / 1 |

Lage:



Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet.

Beschreibung: Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung (QHA_05 / QHA_09).

Fotos:

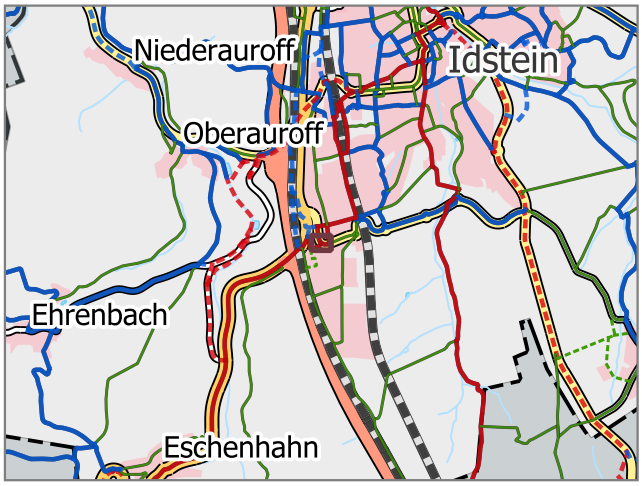
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 60.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

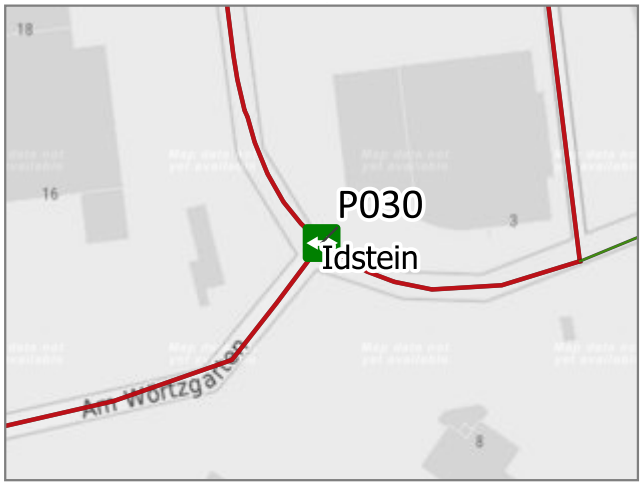
Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen.

Sonstiges:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Eschenhahn - Taunusstein/Neuhof | Maßnahmentyp: | **Überquerungsstelle sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Am Wörtzgarten |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | QHA_02 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 0 / 0 |

Lage:




Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Aufrgund der Kurve sind die Sichtverhältnisse eingeschränkt.

Beschreibung: Einrichtung einer Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr.

Fotos:

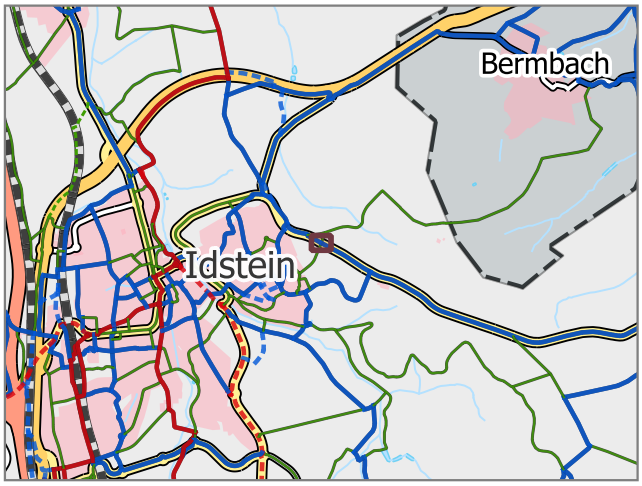
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 60.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

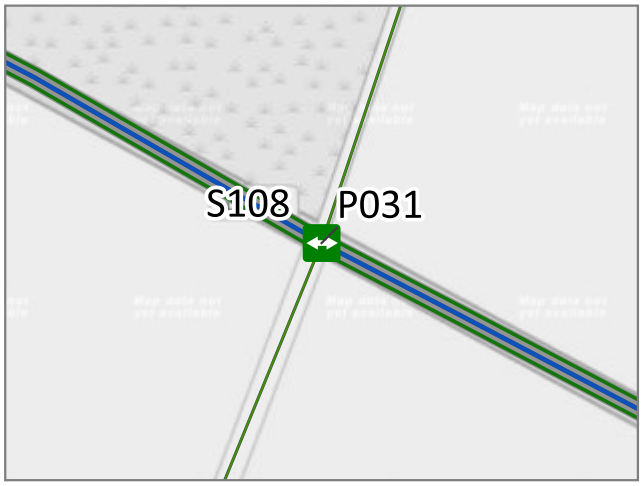
Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen.

Sonstiges: Der Bedarf zur Umsetzung sowie geeignete Varianten (ggfs. gem. Musterlösung QHA_02) und Standorte sind im Rahmen der Planungen zur Verbindung Idstein - Eschenhahn - Taunusstein zu ermitteln.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Heftrich | Maßnahmentyp: | **Überquerungsstelle sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3023 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 3134 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja  Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | QHA_03 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 2  0 |

Lage:




Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet.

Beschreibung: Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung.

Fotos:

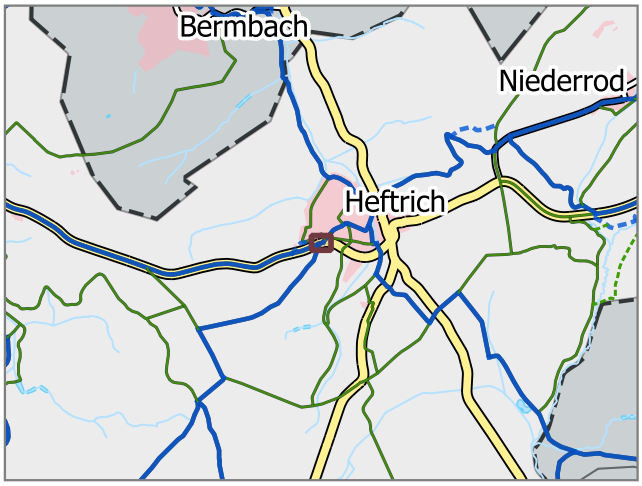
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 60.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

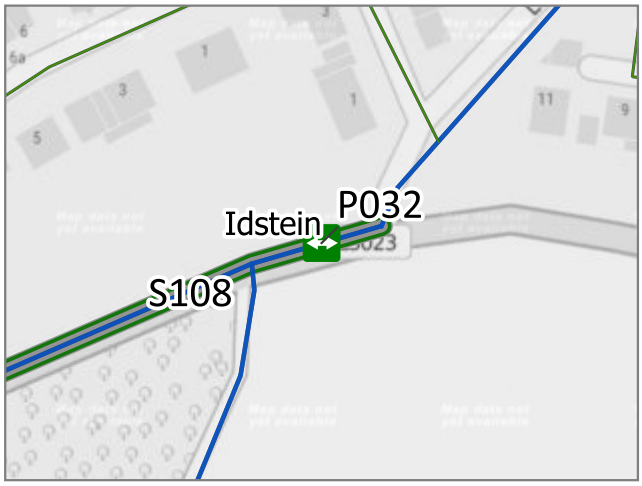
Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen.

Sonstiges: Siehe auch Maßnahme RAD8 VEP Idstein 2035.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Heftrich | Maßnahmentyp: | **Überquerungsstelle sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3023 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 3134 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja  Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | QHA_05 / QHA_09 / QHA_04 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 1  0 |

Lage:




Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet.

Beschreibung: Einrichtung einer Querungshilfe. Varianten für sind in Abhängigkeit der Führung der Verbindung zwischen Idstein und Heftrich zu prüfen.

Fotos:

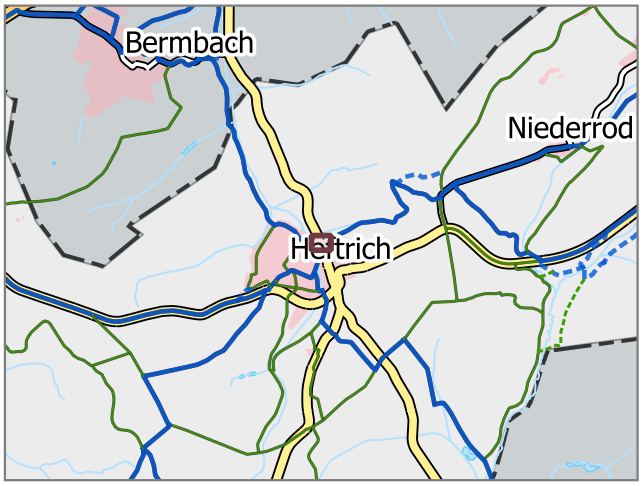
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 60.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

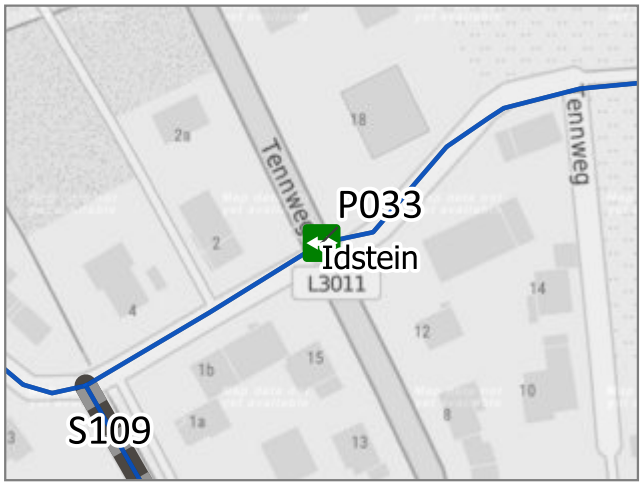
Begründung: Durch die Sicherung der Querungsstelle wird die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Dadurch wird ein sicheres Queren für den Radverkehr ermöglicht.

Sonstiges: -

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Heftrich - Glashütten | Maßnahmentyp: | **Überquerungsstelle sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3011 (Tennweg) |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 2262 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf  Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | QHA_03 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 3  0 |

Lage:




Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet.

Beschreibung: Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung.

Fotos:

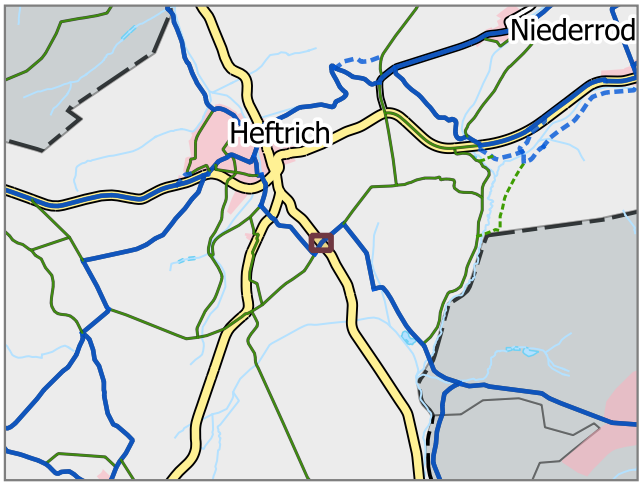
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 60.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

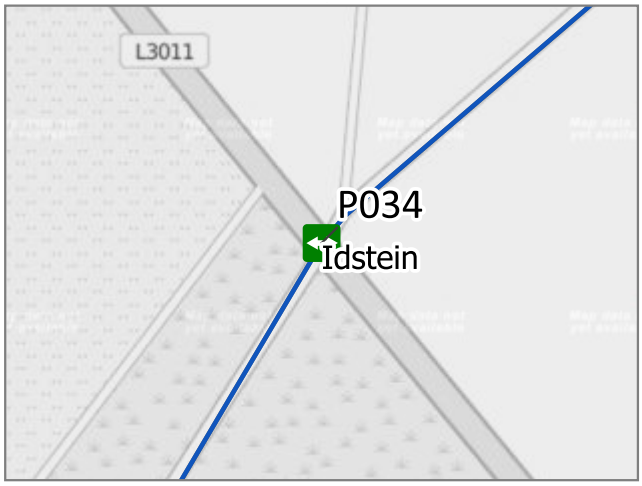
Begründung: Durch die Sicherung der Querungsstelle wird die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Dadurch wird ein sicheres Queren für den Radverkehr ermöglicht.

Sonstiges: Fahrbahnverengung als mögliche Variante prüfen. Hessen Mobil plant grundhafte Erneuerung der Ortsdurchfahrt (Fortschreibung Sanierungsoffensive 2020- 2025). Gemeinsame Umsetzung wird empfohlen und ist mit Baulastträger abzustimmen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Heftrich - Glashütten/Schloßborn | Maßnahmentyp: | **Überquerungsstelle sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3011 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 1990 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein  Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | QHA_05 / QHA_09 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 0  0 |

Lage:




Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet.

Beschreibung: Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung (QHA_05 / QHA_09).

Fotos:

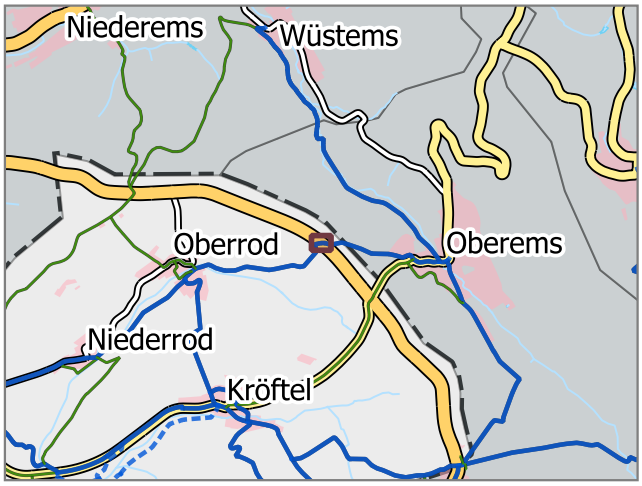
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 60.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

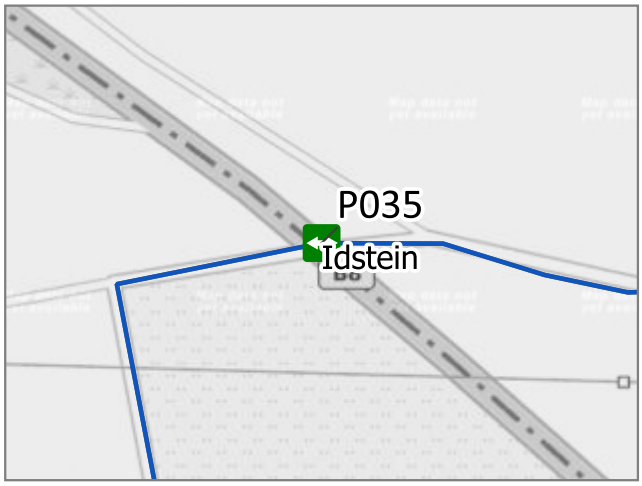
Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen.

Sonstiges:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Oberrod - Waldems/Oberems | Maßnahmentyp: | **Überquerungsstelle sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | B8 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | 4561 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein  Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Bund | Musterlösung: | QHA_05 / QHA_09 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 5  0 |

Lage:




Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet.

Beschreibung: Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung (QHA_05 / QHA_09).

Fotos:

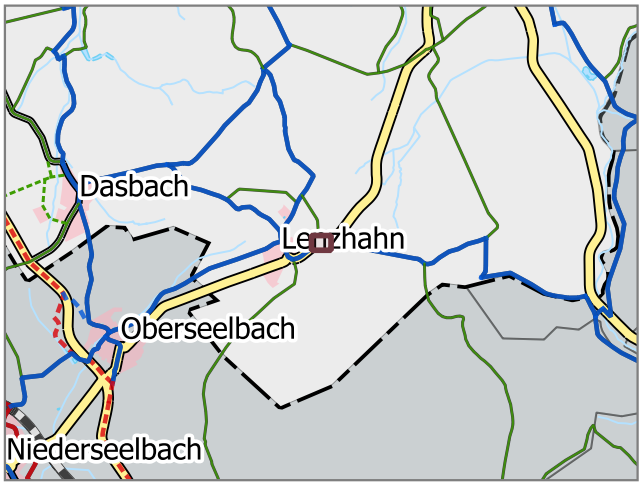
Priorität: B  Kostenrahmen: 60.000 €  Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

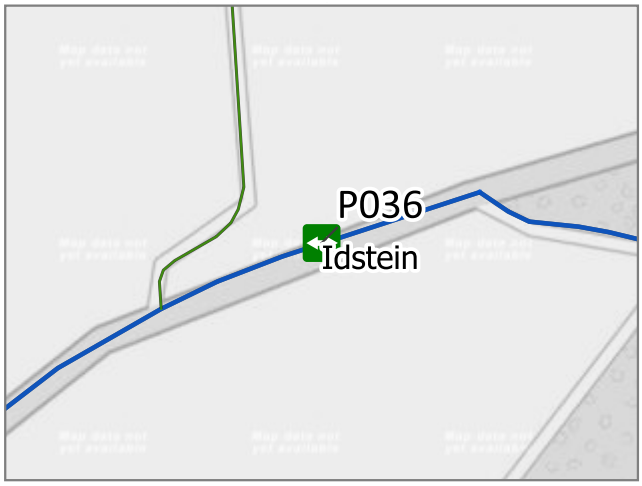
Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen.

Sonstiges:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Lenzhahn - Eppstein/Ehlhalten | Maßnahmentyp: | **Überquerungsstelle sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3273 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | QHA_09 / QHA_05 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 1 / 1 |

Lage:




Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Aufrgund der Kurve und der Topografie sind die Sichtverhältnisse eingeschränkt.

Beschreibung: Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung (QHA_05 / QHA_09). Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges prüfen (punktueller Lückenschluss).

Fotos:

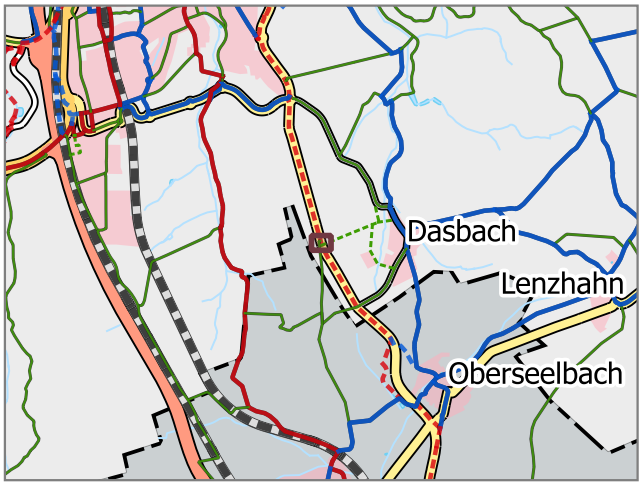
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 80.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

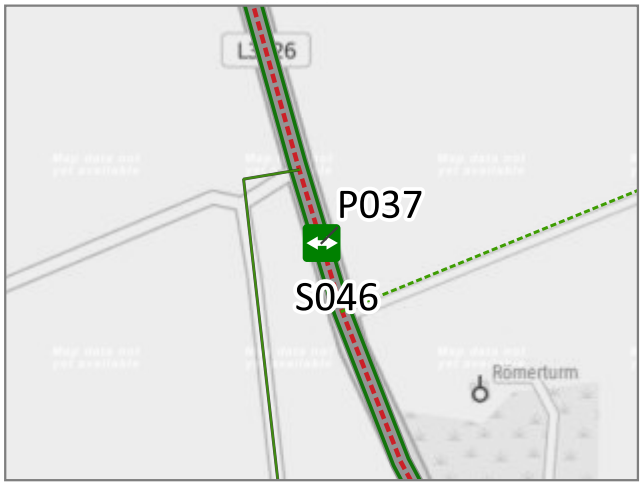
Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen.

Sonstiges: -

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Niedernhausen/Niederseelbach | Maßnahmentyp: | **Überquerungsstelle sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3026 |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | - |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf  Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | QHA_05 / QHA_09 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 4  0 |

Lage:




Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet.

Beschreibung: Einrichtung einer Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr.

Fotos:

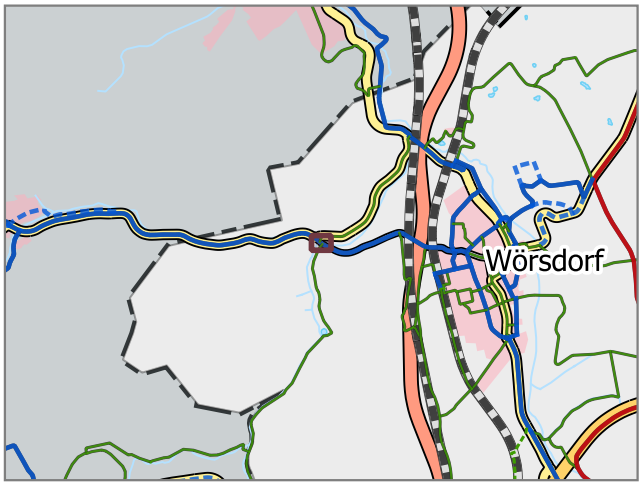
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 80.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen.

Sonstiges: Der Bedarf zur Umsetzung sowie geeignete Varianten (ggfs. gem. Musterlösung QHA_05/QHA_09) und Standorte sind im Rahmen der Planungen zur Verbindung Idstein - Niedernhausen - Wiesbaden zu ermitteln.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Niederauroff - Hünstetten/Wallrabenstein | Maßnahmentyp: | **Überquerungsstelle sichern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | K691 |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | - |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Rheingau-Taunus-Kreis | Musterlösung: | QHA_09 |
| Schutzgebiet: | - | Beteiligung: | 4 / 0 |

Lage:



Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Aufrgund der Kurve und der Topografie sind die Sichtverhältnisse eingeschränkt.

Beschreibung: Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung (QHA_05 / QHA_09).

Fotos:

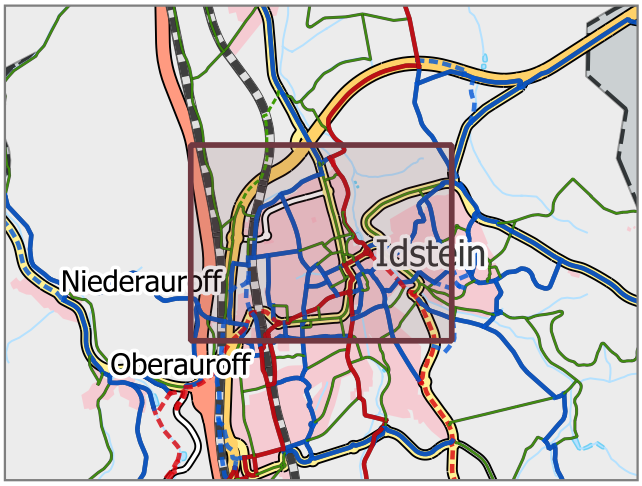
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 80.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

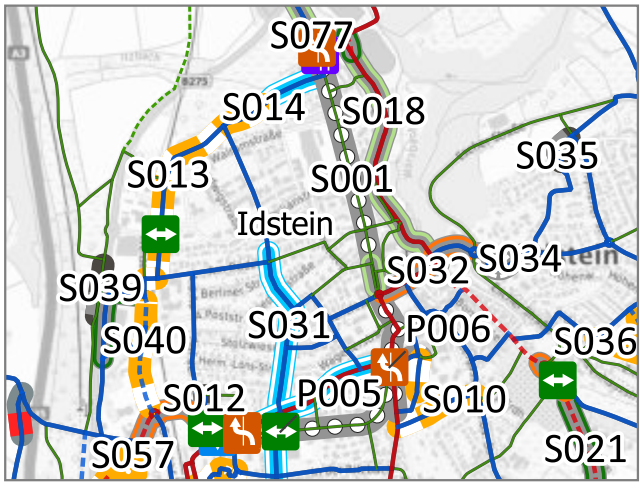
Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen.

Sonstiges: -

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Ortsdurchfahrt | Maßnahmentyp: | **Piktogrammkette markieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Limburger/Wiesbadener Str. (K709) |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 1750 Meter |
| DTV: | 10000 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune, Rheingau-Taunus-Kreis | Musterlösung: | PKM_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 18 / 8 |

Lage:




Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen und der Straßenraum lässt die Einrichtung dieser nicht zu. Es existiert keine geeignete alternative Führung (Netzlücke). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen. In einigen Abschnitten Entfernung der Mittellinie. Ggfs. Markieren eines Sicherheitstrennstreifens im Bereich der Pkw-Parkstände. Freigabe des Gehwegs für bergauf fahrenden Radverkehr in der Wiesbadener Straße ab Einmündung Schillerstraße (weiter in Richtung Westen).

Fotos:

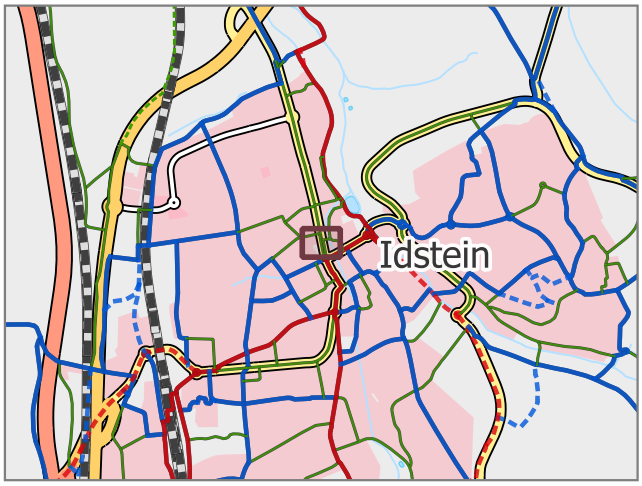
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 30.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

Begründung: Piktogrammketten schaffen Aufmerksamkeit für den Radverkehr und weisen auf die Netzfunktion des betrachteten Abschnitts hin.

Sonstiges: Kurzfristig wird eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angestrebt (Tempo 30; siehe auch Maßnahmen S4 & S5 VEP Idstein 2035).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung | Maßnahmentyp: | **Bestehenden Weg verbreitern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Limburger Straße |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 80 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | GVA_07 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 1 / 2 |

Lage:



Situation: Die Limburger Straße verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Der vorhandene Gehweg ist zu schmal für eine gemeinsame Benutzung durch Fuß- und Radverkehr.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Abschnitts (mind. 2,50 m, ggfs. Entfall von Parkständen) und Freigabe für den Radverkehr durch Kennzeichnung als Gehweg (VZ 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“.

Fotos:

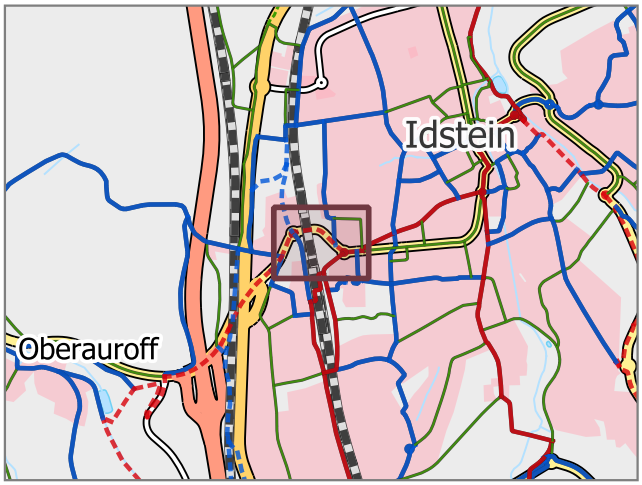
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 40.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

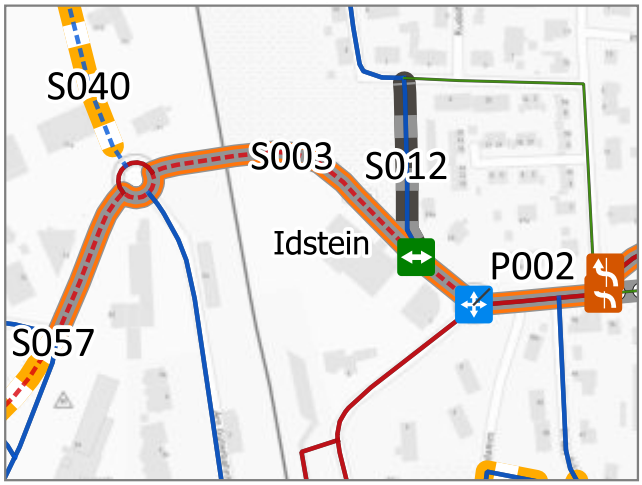
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Die Zulassung des Radverkehrs in Bereichen des Fußverkehrs stellt den Ausnahmenfall dar. Der Ausbau und die Freigabe des betrachteten Abschnitt wird empfohlen, da dieser eine wichtige Schulverbindung darstellt und sich die erforderliche Breite für eine verträgliche Gehwegbenutzung durch den Radverkehr herstellen lässt.

Sonstiges: Furtmarkierung der Ein- und Ausfahrt gemäß Musterlösung.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Innenstadt - Bahnhof - Westliche Stadtteile | Maßnahmentyp: | **Neuordnung Straßenraum** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | K709 (Wiesbadener Straße) |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 450 Meter |
| DTV: | 10000 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Rheingau-Taunus-Kreis | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 16 / 0 |

Lage:




Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Beschreibung: Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen. Prüfung unterschiedlicher Varianten zur Führung an Engstellen bzw. deren Beseitigung. Kurzfristig: Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen.

Fotos:

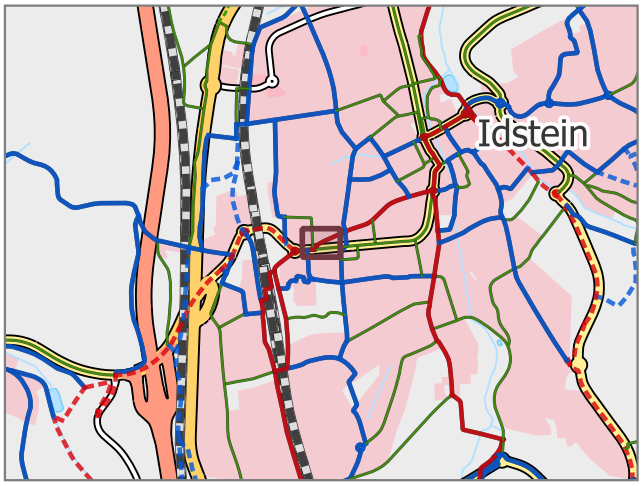
Priorität: A — Kostenrahmen: k. A. — Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

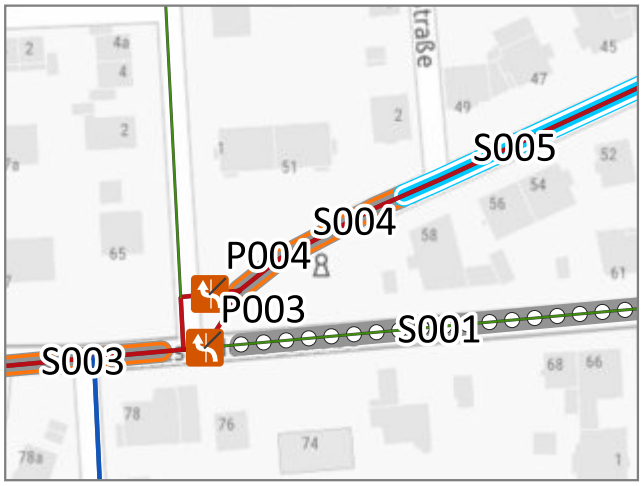
Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums kann ein baulich getrenntes Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Beengte Verhältnisse - abschnittsweise prüfen: Ausbau zu Geh- und Radweg (1) zw. Auroffer und Richard-Klinger-Str. auf östlicher Straßenseite, (2) zw. Kreisverkehren auf mindestens einer Straßenseite; (3) Varianten der Verkehrsführung zw. Kreisverkehr und Friedensstr. untersuchen (ggf. Entfall Kfz-Abbiegestreifen Richtung Friedensstr.). Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da eine Sanierung und bauliche Anpassung des gesamten betrachteten Abschnitts nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und nur schwer abzuschätzen ist.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Innenstadt - Bahnhof - Westliche Stadtteile | Maßnahmentyp: | **Neuordnung Straßenraum** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Bahnhofstraße / Grünanlage |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 50 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 10 / 0 |

Lage:




Situation: Der bestehende Weg führt durch die Grünanlage am Knotenpunkt Bahnhofstraße, Wiesbadener Straße und Friedensstraße. Die Einfahrt aus der Bahnhofstraße wird durch die Anordnung der Pflanzbeete sowie parkende Kfz erschwert.

Beschreibung: Neubau eines Zweirichtungsradweges zwischen Bahnhofstraße und Wiesbadener Straße. Führung des Fußverkehrs auf getrenntem, parallel verlaufenden Gehweg.

Fotos:

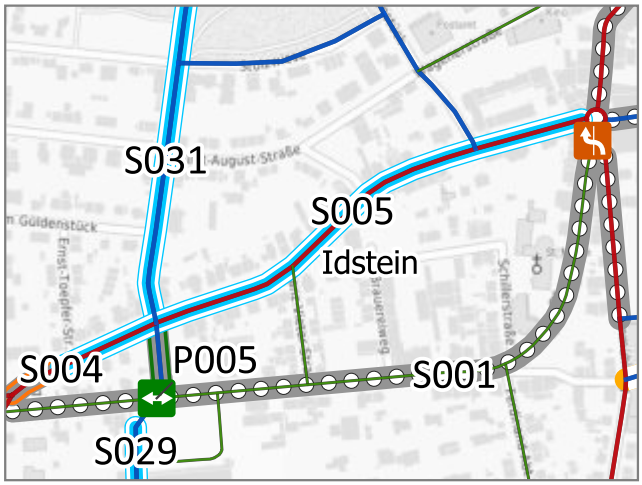
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | k. A. | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | k. A. |

Begründung: In Verlängerung der Bahnhofstraße kann so für den Radverkehr attraktives Angebot und eine Alternative zur stark durch den Kfz-Verkehr belasteten Wiesbadener Straße geschaffen werden.

Sonstiges: Einrichtung eines Parkverbots im Einmündungsbereich der Bahnhofstraße zum Freihalten von Sichtfeldern und der Schaffung von Flächen für eine direkte Radverkehrsverbindung (ggfs. Erweiterung der Grünanlage bis Einmündung Ernst-Toepferstraße). Verschiedene Varianten einer getrennten Führung von Fuß- und Radverkehr sowie der Gestaltung der Grünanlage sind im Rahmen der Vorplanung zu prüfen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang der Maßnahmen stark variieren kann und aktuell nur schwer abzuschätzen ist.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Innenstadt - Bahnhof - Westliche Stadtteile | Maßnahmentyp: | **Fahrradstraße anordnen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Bahnhofstraße |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 500 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | FST_02 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 27 / 1 |

Lage:




Situation: Tempo-30-Zone. Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Die Straße stellt eine wichtige Verbindung im Zielnetz dar.

Beschreibung: Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung.

Fotos:

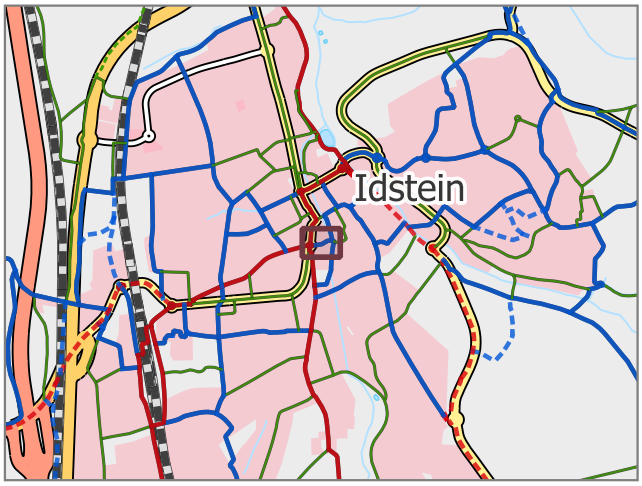
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 40.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen im Radverkehrsnetz und bündeln diesen dort.

Sonstiges: Im Abschnitt zwischen Limburger Straße und Einmündung Franz-Vietor-Straße bleibt die gegenläufige Einbahnstraße für Kfz-Verkehr bestehen (Entfall einzelner Parkstände prüfen). Ggfs. sind weitere Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr zu treffen (z. B. Modale Filter). Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegenden abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Innenstadt - Idstein West | Maßnahmentyp: | **Piktogrammkette markieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Schulze-Delitzsch-Straße |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 70 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | PKM_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 1 / 1 |

Lage:



Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen und der Straßenraum lässt die Einrichtung dieser nicht zu. Es existiert keine geeignete alternative Führung. Die Nutzung des Seitenraums (Gehweg) kann zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen.

Beschreibung: Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen.

Fotos:

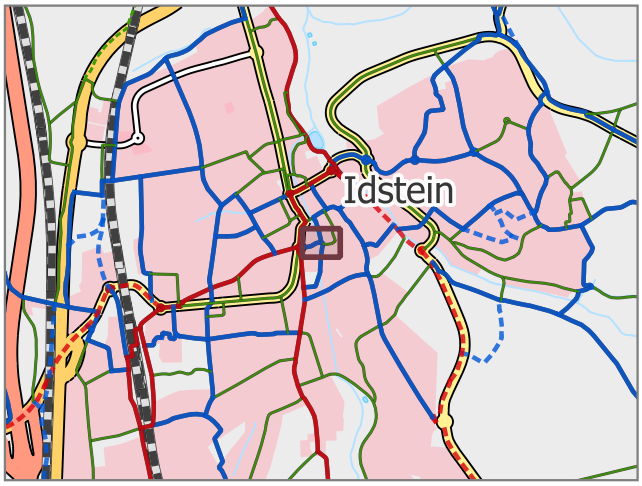
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 5.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

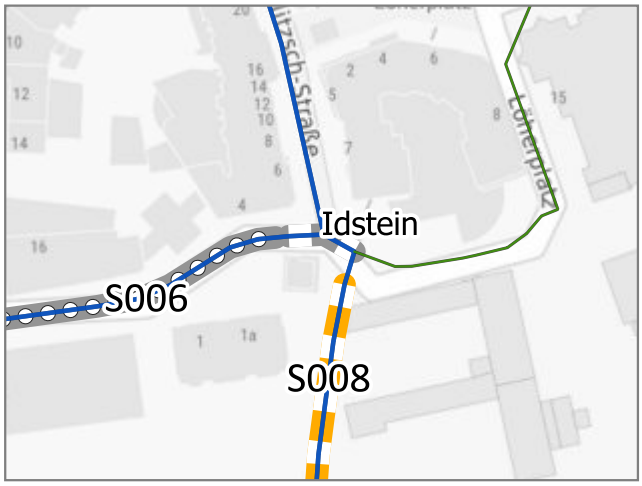
Begründung: Piktogrammketten schaffen Aufmerksamkeit für den Radverkehr, weisen darauf hin, dass die Nutzung der Fahrbahn zulässig ist und verdeutlichen die Netzfunktion des betrachteten Abschnitts.

Sonstiges: -

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung Idstein | Maßnahmentyp: | **Verkehrsberuhigende Umgestaltung** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Schulze-Delitzsch-Straße |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 20 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 0 / 0 |

Lage:




Situation: Fußgängerzone (nördlich) und der Geh- und Radweg durch die Grünfläche (südlich) sind durch die Zufahrt zu den beiden Innenstadt-Parkhäusern getrennt. Die Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen.

Fotos:

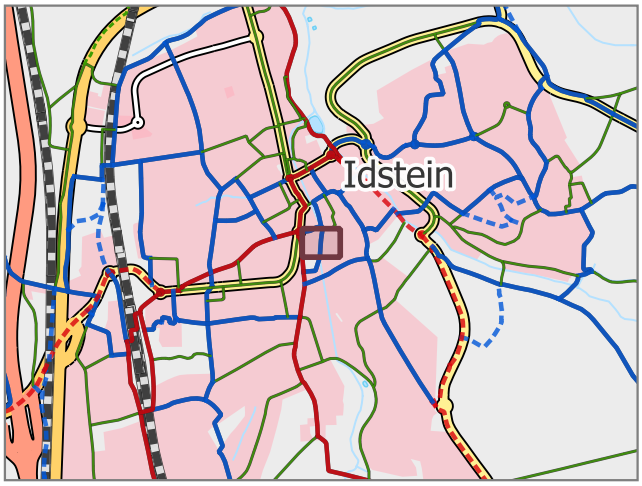
Priorität: B — Kostenrahmen: k. A. — Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

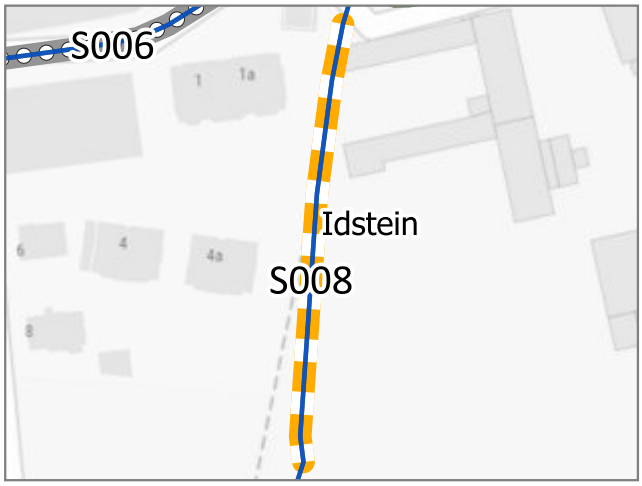
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehr verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Zu prüfen ist die Anlage einer aufgepflasterten Mischverkehrsfläche in Erweiterung der nördlich anschließenden Verkehrsberuhigten Bereichs bis zur südlich anschließenden Grünfläche (ggfs. Bevorrechtigung von Fuß- und Radverkehr. Bei der Umgestaltung ist darauf zu achten, dass die Sichtbeziehungen im Bereich des Knotenpunkts freigehalten werden. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen noch nicht abzuschätzen sind.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Innenstadt - Idstein Süd | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Geh- und Radweg am Kalmenhof |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 110 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Eigentümer Vitos GmbH, Kommune | Musterlösung: | DPE_02 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 6 / 0 |

Lage:




Situation: Der bestehende Weg am Kalmenhof dient als Feuerwehrzufahrt und ist durch ein Tor für den Radverkehr gesperrt.

Beschreibung: Freigabe des Weges als Gemeinsamer Geh- und Radweg, Rückbau des Tores (ggfs. ersetzen durch Sperrpfosten gemäß Musterlösung) sowie Beleuchtung des Weges.

Fotos:

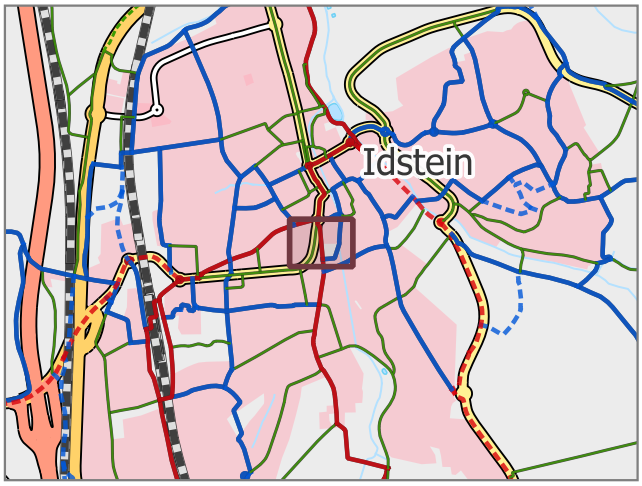
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 20.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

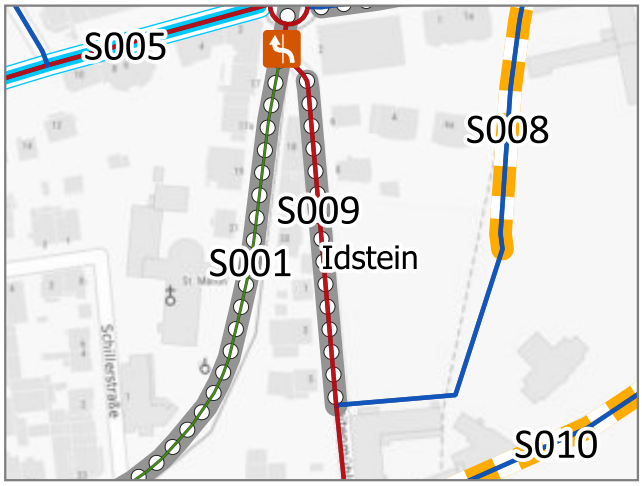
Begründung: Der Weg wird bereits rege genutzt (siehe Trampelpfad) und bietet als Fuß- und Radverkehrsverbindung eine verkehrsarme Alternative zu Veitenmühlweg/Wiesbadener Straße.

Sonstiges: Kein städtischer Weg. Abstimmung mit Vitos GmbH.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Niedernhausen - Wiesbaden | Maßnahmentyp: | **Piktogrammkette markieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Veitenmühlweg |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 140 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 5 / 2 |

Lage:




Situation: Die Einbahnstraße ist für den Radverkehr freigegeben. Die Radverkehrsführung am nördlichen Knotenpunkt ist nicht eindeutig.

Beschreibung: Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen für den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße.

Fotos:

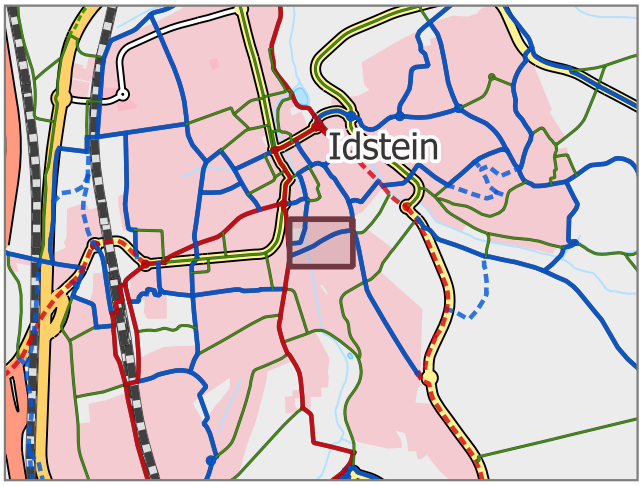
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 3.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

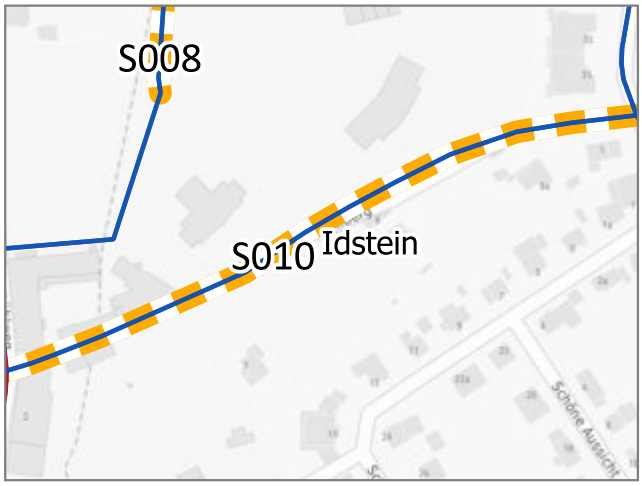
Begründung: Piktogrammketten erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung und weisen darauf hin, dass die Nutzung der Fahrbahn zulässig ist.

Sonstiges: Zusätzlich Freigabe des östlich verlaufenden Gehwegs für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen durch Kennzeichnung als Gehweg (VZ 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung Idstein | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Veitenmühlberg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 290 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | DPE_02 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 8 / 0 |

Lage:




Situation: Steiler Streckenabschnitt mit teilweise eingeschränkten Sichtbeziehungen. Durchfahrtsverbot wird vom Kraftfahrzeugverkehr missachtet.

Beschreibung: Herstellen einer für den Rad- Fußverkehr durchlässigen Sackgasse durch Einbau von Sperrpfosten (gem. Musterlösung) zwischen Veitenmühlberg 9 und der Einmündung der Zufahrt zu Veitenmühlberg 7. Beschilderung an Einmündungen in Obergasse und Grunerstraße mit Zeichen 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.

Fotos:

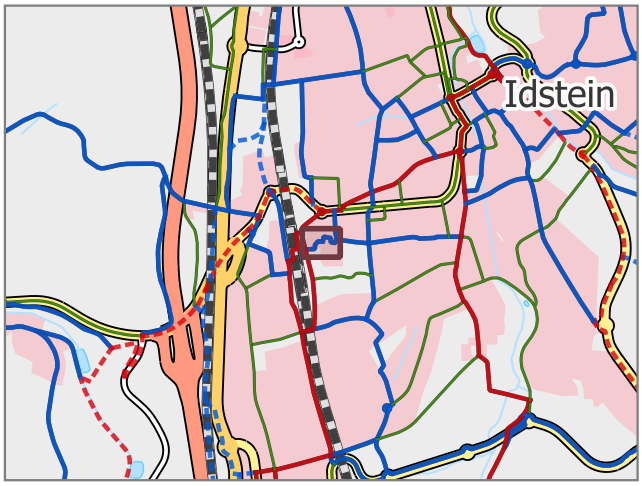
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 1.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

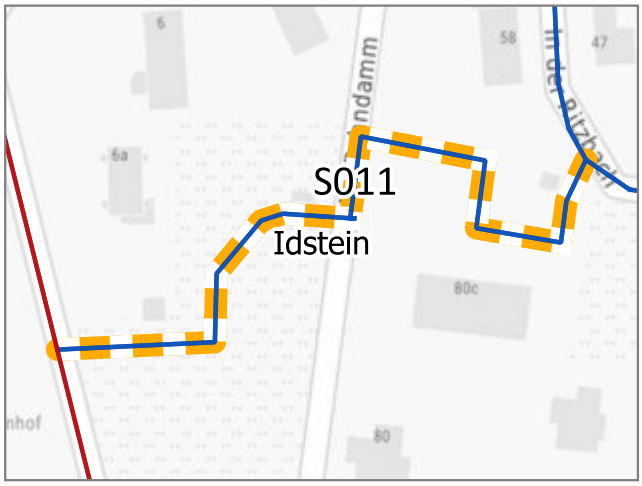
Begründung: Vermeidung von Durchgangsverkehr und potenziellen Gefahrensitutationen im Begegnungsverkehr mit Radfahrenden.

Sonstiges: Hinweis zur Missachtung des Durchfahrtsverbots aus erster öffentlicher Online-Beteiligung.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung Bahnhof | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | In der Ritzbach |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 210 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 7 / 2 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen den südöstlichen Stadtteilen und dem Bahnhof Idstein.

Beschreibung: Varianten für den Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges prüfen.

Fotos:

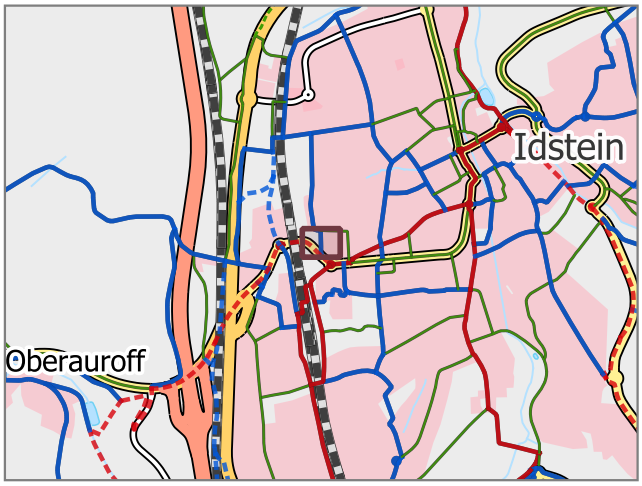
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | k. A. | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | k. A. |

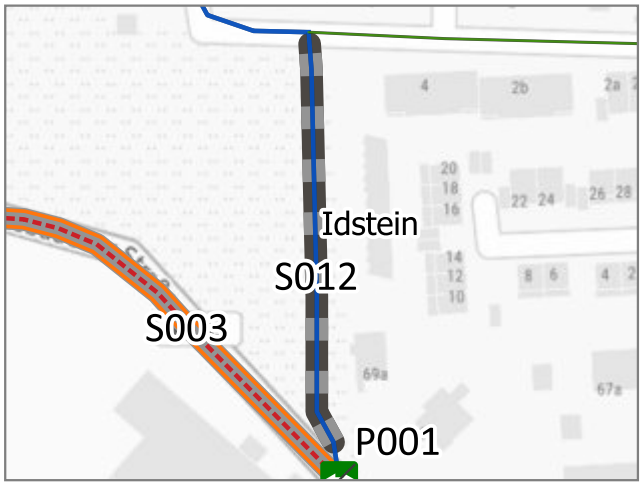
Begründung: Eine Verbindung zwischen den südöstlichen Stadtteilen und dem Bahnhof Idstein aktuell nur umwegig über die Wiesbadener Straße bzw. den Park an der Ritzbach vorhanden.

Sonstiges: Möglichkeiten für eine möglichst direkte Wegeführung zwischen In der Ritzbach und Am Bahnhof sollen im Rahmen der Bebauungsplanung "Stettiner Park" entwickelt und geprüft werden. Ergänzend ist auch die Asphaltierung der südlich verlaufenden Achse im Park zu prüfen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang der Maßnahme noch nicht abzuschätzen ist.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nordwest-Route | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Gehweg (Auf der Au) |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 100 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 9 / 1 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke und ist abschnittsweise zu schmal.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht zu einem selbstständigen Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:

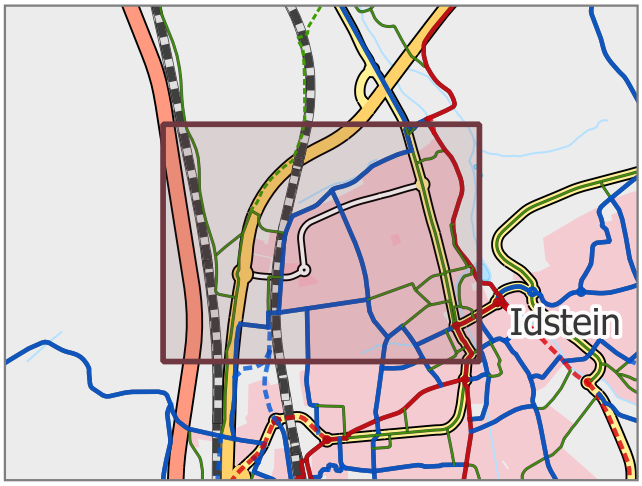
Priorität: A — Kostenrahmen: 50.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

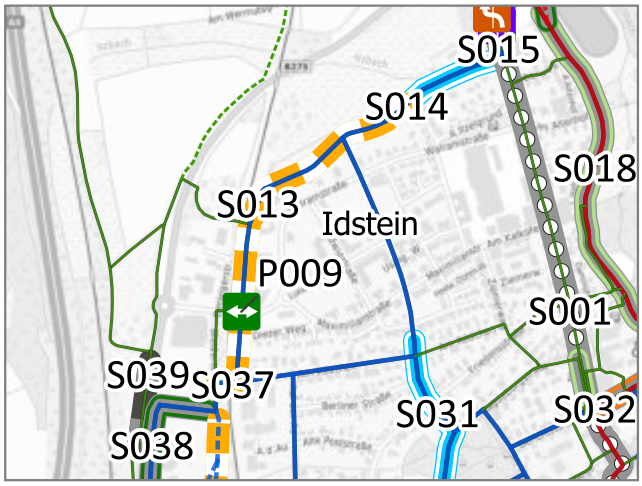
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der bestehende Weg befindet sich auf Privatgelände (Abstimmung erforderlich). Auf der Au soll beim Ausbau auch der Bordstein auf Nullniveau abgesenkt werden (unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit). Langfristig ist der Bau einer Unterführung zwischen Auf der Au und dem Idsteiner Bahnhof zu prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nordwest-Route | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg (Am Ackergrund) |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 780 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | SON_09 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 7 / 0 |

Lage:




Situation: Der bestehende Weg ist im Abschnitt zwischen Hans-Nitsche-Straße und Rudolfstraße unbeleuchtet.

Beschreibung: Randmarkierung des gesamten Radwegs gemäß Musterlösung (SON_09).

Fotos:

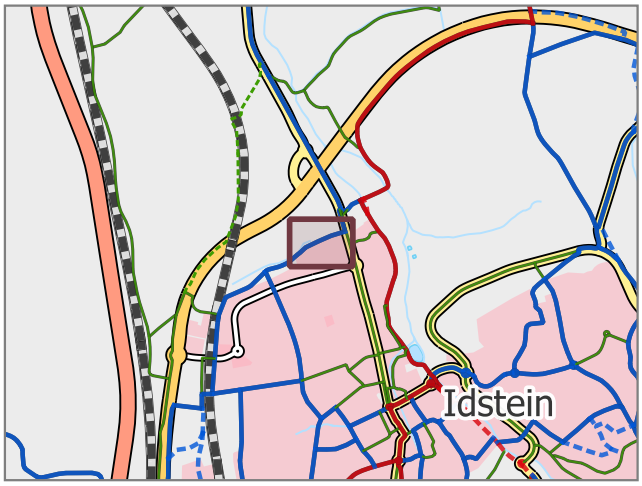
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 10.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

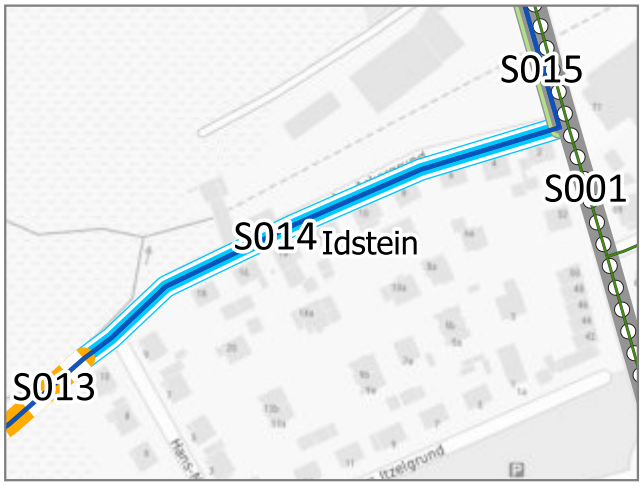
Begründung: Außerorts bzw. am Ortsrand verlaufende Radwege bzw. gemeinsame Geh- und Radwege sind häufig unbeleuchtet. Die mangelnde Sichtbarkeit des Radwegs und dessen Verlauf stellen ein erhöhtes Risiko dar. Die Markierung erhöht die Verkehrssicherheit, speziell bei kurvigen und/oder abschüssigen Streckenabschnitten.

Sonstiges: Zusätzlich Beleuchtung des gesamten Abschnitts prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nordwest-Route | Maßnahmentyp: | **Fahrradstraße anordnen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Am Ackergrund |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 230 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | FST_02 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 8 / 2 |

Lage:




Situation: Tempo-30-Zone. Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Die Straße stellt eine wichtige Verbindung im Zielnetz dar.

Beschreibung: Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Fotos:

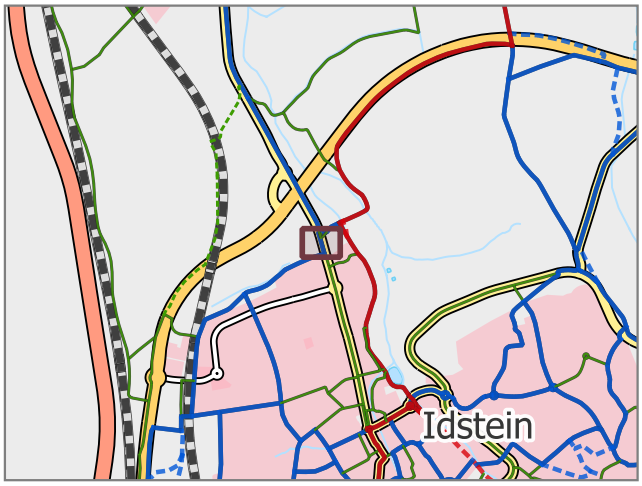
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 20.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

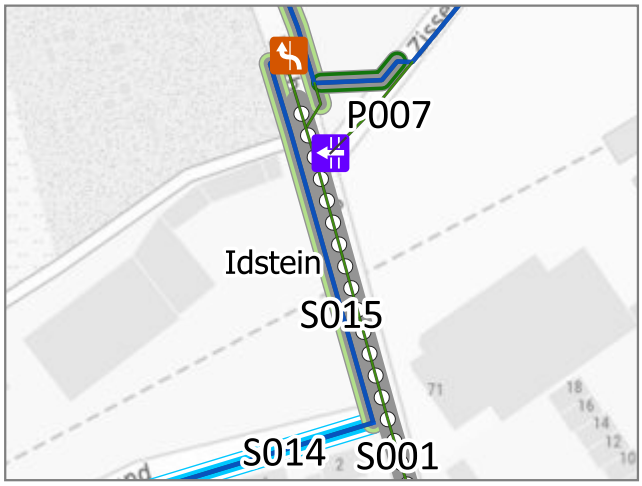
Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen im Radverkehrsnetz und bündeln diesen dort.

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegenden abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nordwest-Route | Maßnahmentyp: | **Bestehenden Weg verbreitern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Limburger Straße |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 100 Meter |
| DTV: | 9000 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 2 / 0 |

Lage:




Situation: Der vorhandene Gehweg endet mehrere Meter vor dem Ortsausgang und ist zu schmal für eine gemeinsame Nutzung durch Fuß- und Radverkehr. Der Radverkehr zwischen dem Ortseingang und Am Ackergrund wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Verbreitern und Verlängern des bestehenden Weges auf der Westseite der Limburger Straße bis zum Ortsausgang (Neubau Querungstelle) zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Furtmarkierung (Roteinfärbung und Fahrradsymbol) über die Einmündung des Wirtschaftsweges.

Fotos:

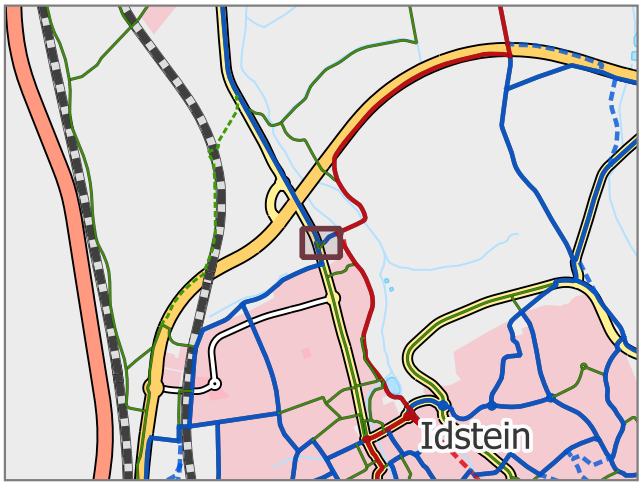
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 30.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

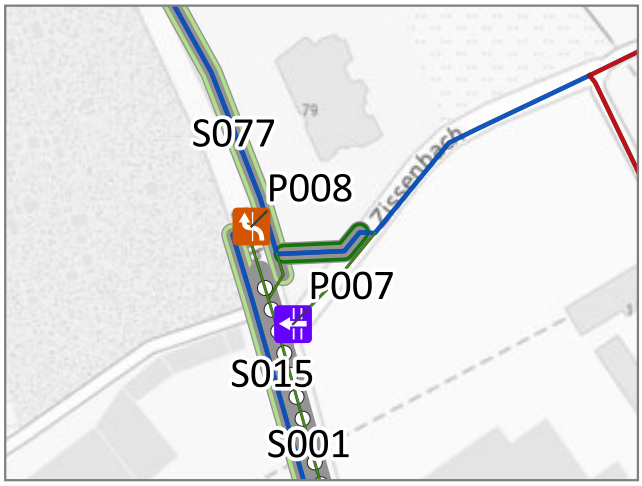
Begründung: Für den Radverkehr soll eine qualifizierte Querung und Anbindung in Am Ackergrund geschaffen werden (siehe auch Maßnahme RAD5 VEP Idstein 2035). Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Umsetzung in Kombination mit weiteren baulichen Maßnahmen am Knotenpunkt Limburger Straße/Zissenbach.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nordost-Route | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Zissenbach |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 20 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 10 / 0 |

Lage:




Situation: Am nördlichen Ortseingang Idsteins besteht eine komplexe, im Bestand unübersichtliche Verkehrssituation. Unter anderem liegen die Zufahrten des Kindergartens und des Nahversorgers in unmittelbarer Nähe der Einmündung der Zissenbach in die Limburger Straße.

Beschreibung: Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit Anschluss an Radweg in Richtung Wörsdorf. Furtmarkierung (Roteinfärbung und Fahrradsymbol) über die Einmündung der Kindergartenzufahrt sowie Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg in der Zissenbach.

Fotos:

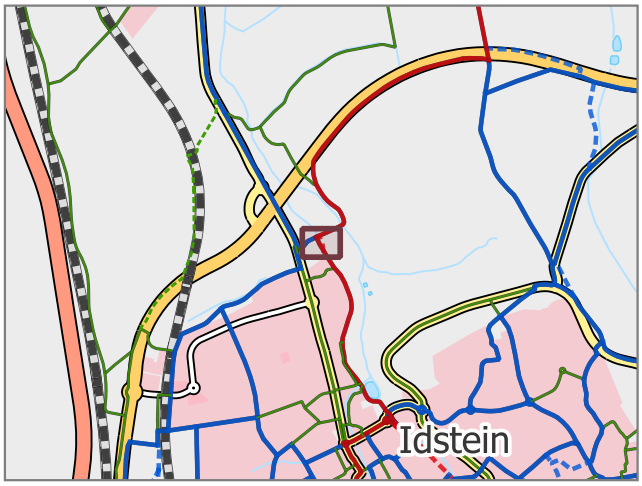
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 20.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

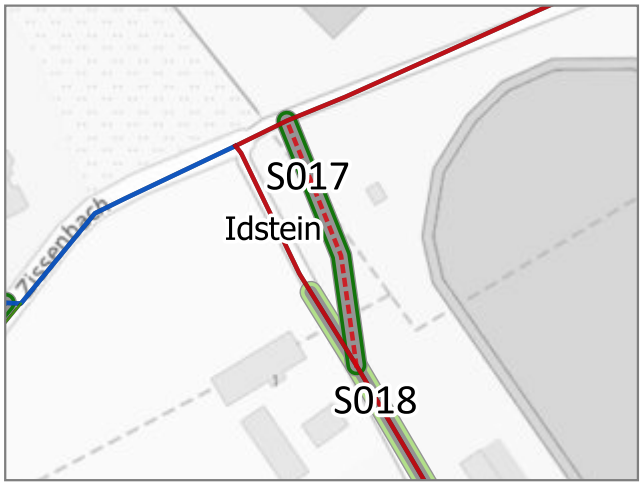
Begründung: Die fehlende Erkennbarkeit der bestehenden Fahr- und Abbiegebeziehungen stellt ein Sicherheitsrisiko dar. Zur Entflechtung der Verkehrsströme und Sichtbarmachung der verschiedenen Abbiegebeziehungen soll der Radverkehr aus der Zissenbach in Richtung Wörsdorf (bzw. in Gegenrichtung) getrennt vom ein- bzw. ausfahrenden Kfz-Verkehr zwischen Limburger Straße und Zissenbach geführt werden. Weiter westlich können sich Radfahrende auf den Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn der Zissenbach konzentrieren.

Sonstiges: Umsetzung in Kombination mit weiteren baulichen Maßnahmen am Knotenpunkt Limburger Straße/Zissenbach.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nordost-Route | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Geh- und Radweg Wörsbachaue |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 70 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | WSG, Biotope — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 23 / 0 |

Lage:




Situation: Der Radverkehr wird über den Parkplatz der angrenzenden Sportanlagen geführt. Am Knotenpunkt mit der Zissenbach befinden sich Altsglascontainer.

Beschreibung: Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen dem Parkplatz und den Sportanlagen zur Entflechtung der Verkehrsströme.

Fotos:

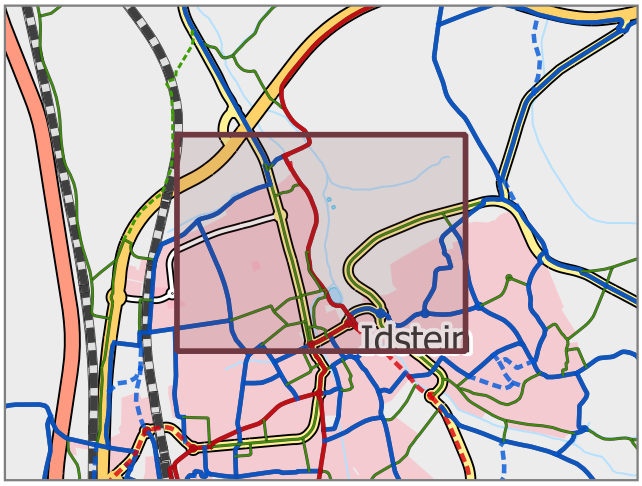
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 50.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

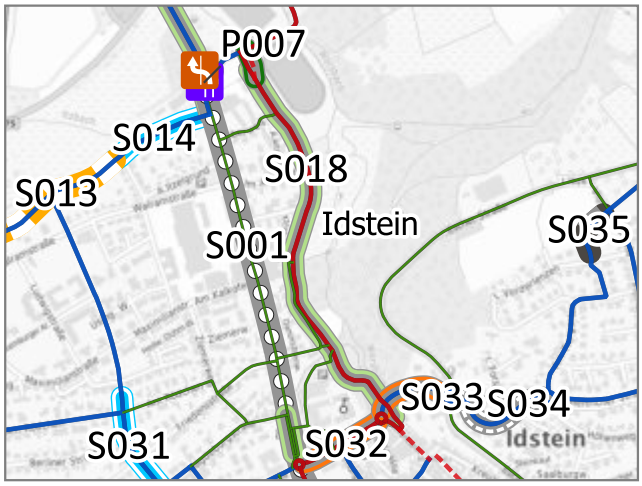
Begründung: Die Führung über den Parkplatz schafft eine unübersichtliche Verkehrssituation und stellt ein Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmenden dar. In unmittelbarer Nähe von Altglascontainern befinden sich häufig Scherben auf der Fahrbahn. Diese können zu Beschädigungen am Reifen bzw. Fahrrad führen. Durch den aktuellen Standort halten regelmäßig Pkw auf der Fahrgasse des Parkplatzes zum Entladen und stellen so in Hindernis für den Radverkehr dar.

Sonstiges: Alternative: Verlagerung der Altglascontainer und Umnutzung der Fläche für Fahrradabstellanlagen zur besseren Erschließung der angrenzenden Sportanlagen für den Radverkehr.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nordost-Route - Walsdorf | Maßnahmentyp: | **Bestehenden Weg verbreitern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Geh- und Radweg Wörsbachaue |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 870 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | WSG, Biotope — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 11 / 0 |

Lage:




Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg wird zu Stoßzeiten sowohl vom Fußverkehr als auch vom Radverkehr stark frequentiert und bildet Teil des Radhauptnetzes Hessens.

Beschreibung: Verbreiterung des betrachteten Weges entsprechend den ERA-Regelmaßen (siehe auch Maßnahme RAD19 VEP Idstein 2035).

Fotos:

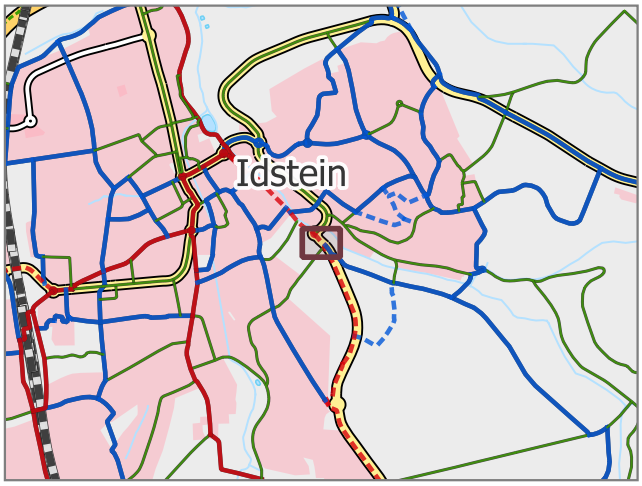
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 250.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

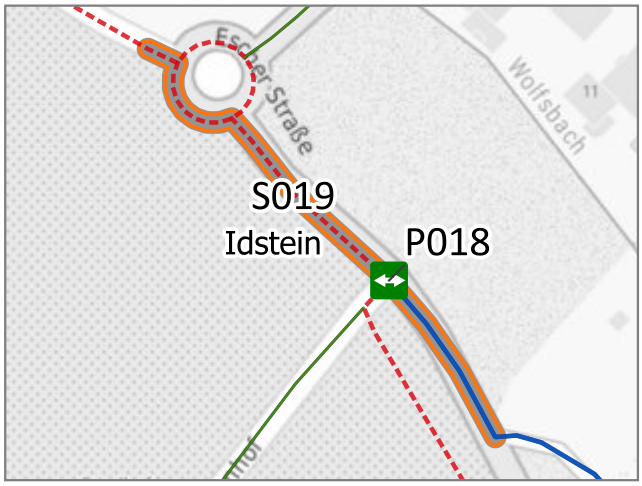
Begründung: Der bestehende Weg erfüllt eine wichtige Naherholungsfunktion in Idstein. Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Beim Ausbau ist darauf zu achten, dass Wegebreiten nicht in kurzen Abständen wechseln. Aufgrund bestehender Engstellen (Baumstandorte, Grundstückgrenzen, Bachlauf etc.) würde dies ein Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmenden bedeuten.

Sonstiges: Die Machbarkeit einer Verbreiterung ist vor dem Hintergrund bestehender Engstellen abschnittsweise zu prüfen. Auch bei einem Ausbau ist zu Stoßzeiten mit einer hohen Auslastung und Nutzung der gesamten Wegebreite durch Zu Fuß Gehende zu rechnen. Aufgrund der Geschwindigkeitsunterschiede und potenzieller Konflikte sollten sichere Radfahrende für ein zügiges Vorankommen künftig die verkehrsberuhigte Limburger Straße nutzen (Tempo 30).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Südost-Route | Maßnahmentyp: | **Neuordnung Straßenraum** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3026 |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 140 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 3 / 0 |

Lage:




Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Beschreibung: Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den Ausbau der Gehwege mit Freigabe Radverkehr. Am Kreisverkehr sollen sichere Übergänge zwischen dem freigegebenen Gehweg und der Fahrbahn geschaffen werden.

Fotos:

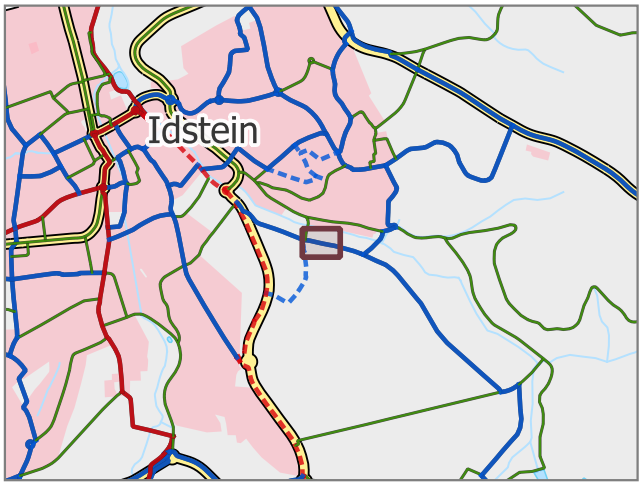
Priorität: A — Kostenrahmen: k. A. — Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

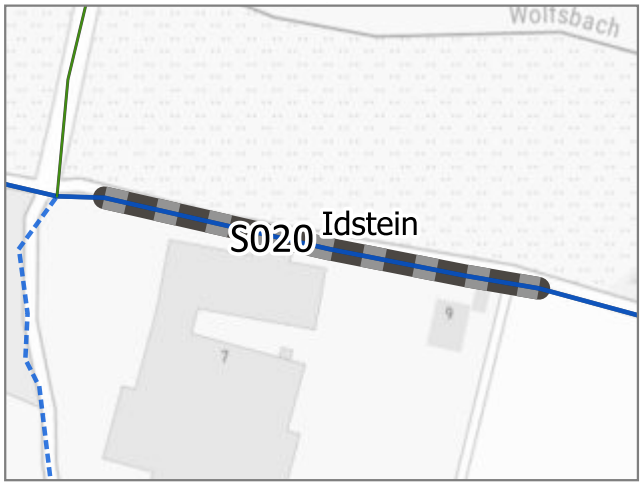
Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nur bedingt verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums kann ein baulich getrenntes Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Varianten zur Radverkehrsführung mit Anbindung an den neu zu bauenden Geh- und Radweg Richtung Süden sowie in den Himmelsbornweg sind zu untersuchen. Hierzu ist auch ein Ausbau des parallel zur nordöstlichen der Baumreihe der L3026 verlaufenden, unbefestigten Weges zu prüfen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da eine Sanierung und bauliche Anpassung des gesamten betrachteten Straßenabschnitts nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und nur schwer abzuschätzen ist.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Dasbach | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Himmelsbornweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 110 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | - Grunderwerb:- | Beteiligung: | 1 2 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

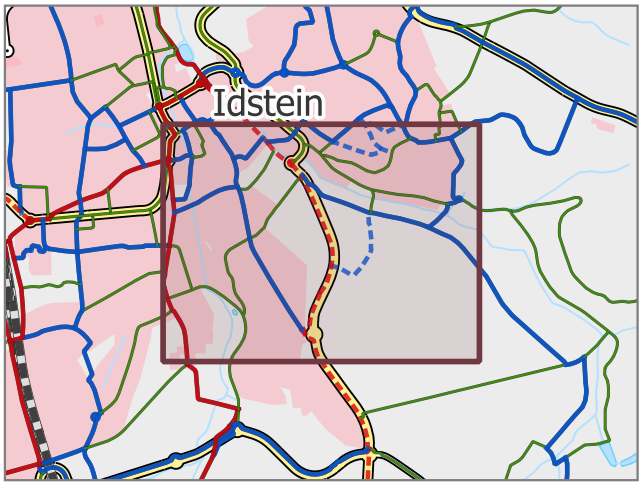
Priorität: B Kostenrahmen: 60.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

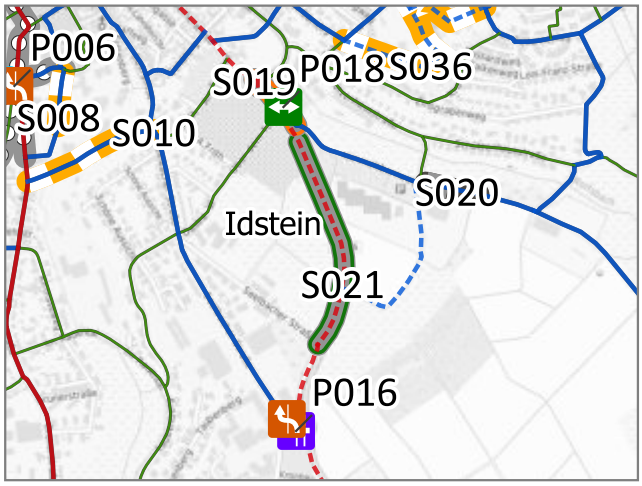
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Südost-Route | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3026 |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 460 Meter |
| DTV: | 7700 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | NRW_02 |
| Schutzgebiet: | Biotope — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 12 / 0 |

Lage:




Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt (abschnittsweise) bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende Verbindung über die Seelbacher Straße und den Dasbacher Weg nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende.

Fotos:

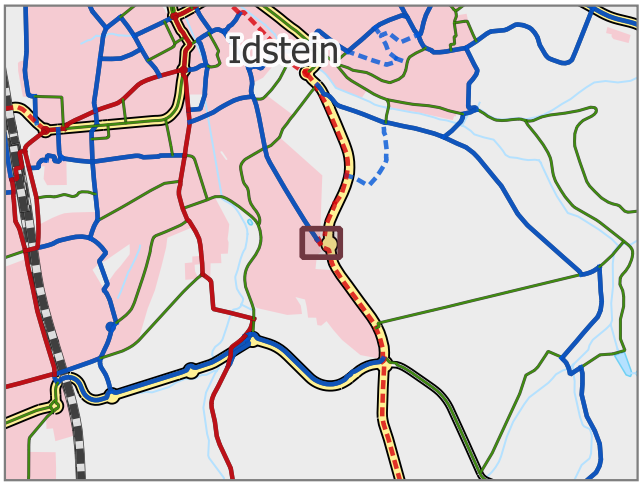
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 350.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

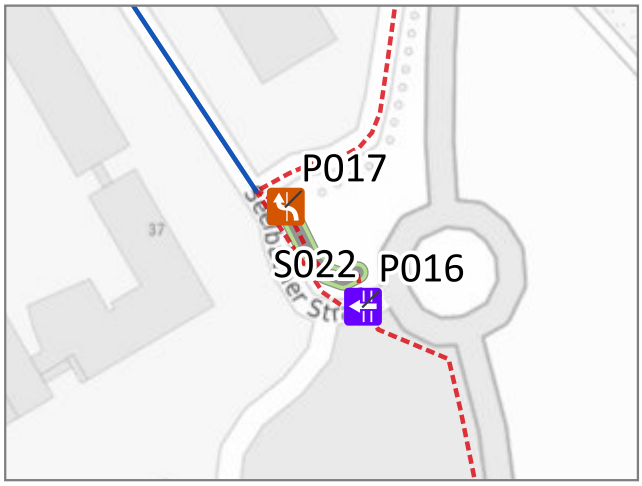
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet. Vor dem Hintergrund der weiteren Siedlungsentwicklung (ggfs. Erschließungsmaßnahmen für ein neues Wohngebiet) wird eine Führung des Radwegs nahe der bebauten Gebiete angestrebt (abweichend von Maßnahme RAD20 VEP Idstein 2035).

Sonstiges: Varianten zur Führung einer südöstlichen Radverkehrstangente sind im Rahmen der Vorplanung zu prüfen (ggfs. Führung östlich der L3026, Anschluss der Sportanlagen am Himmelbornweg). Dabei sind Möglichkeiten zum Anschluss an das Radverkehrsnetz am nördlichen Ortsteingang (Friedhof bzw. Zufahrt Kreisverkehr Richtung Weiherwiese) sowie zur Querung der L3026 in Richtung der Sportanlagen und der Schützenhausstraße zu untersuchen. Verkehrsmengen gemäß VEP Idstein 2035.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Südost-Route - Dasbach / Niedernhausen | Maßnahmentyp: | **Bestehenden Weg verbreitern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Seelbacher Straße |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 30 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | UFR_08 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 0 / 0 |

Lage:




Situation: Der vorhandene Gehweg ist zu schmal für eine gemeinsame Benutzung durch Fuß- und Radverkehr.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Abschnitts (mind. 2,50 m) und Freigabe für den Radverkehr in beide Richtungen durch Kennzeichnung als Gehweg (VZ 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“.

Fotos:

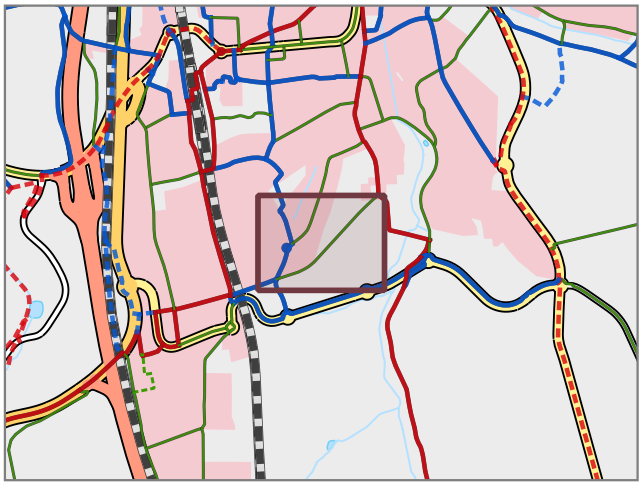
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 10.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

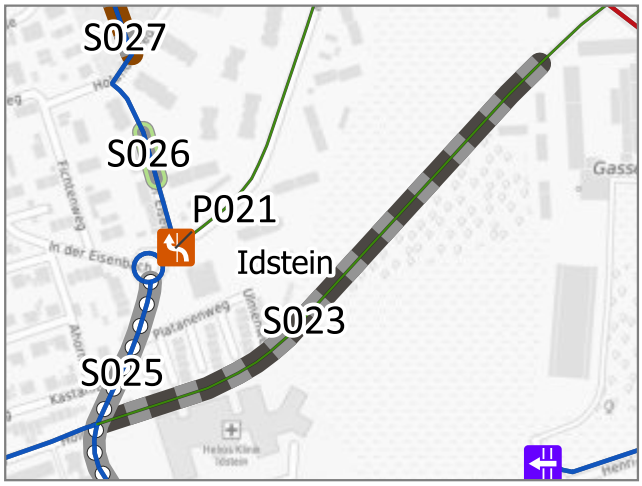
Begründung: Der betrachte Abschnitt bildet die Verbindung zwischen Seelbacher Straße (Nordost) und dem Zweirichtungsradweg am Kreisverkehr. Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus.

Sonstiges: Gemeinsame Umsetzung mit Sicherung der Einmündung und Herstellen eines gesicherten Übergangs zwischen Radweg und Fahrbahn.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung Idstein | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 490 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | WSG, Biotope — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 6 / 2 |

Lage:






Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

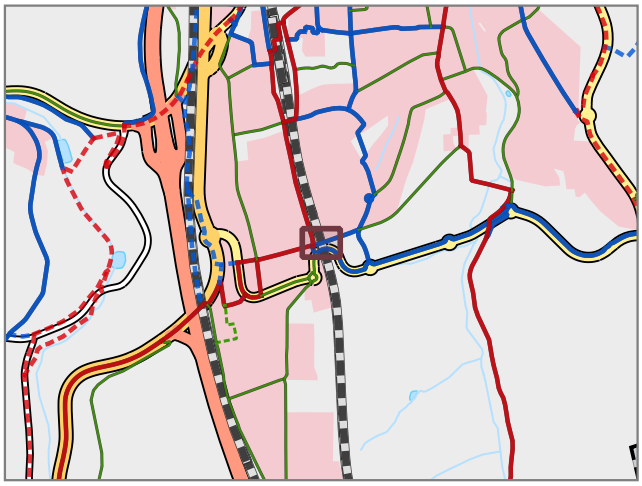
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 250.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

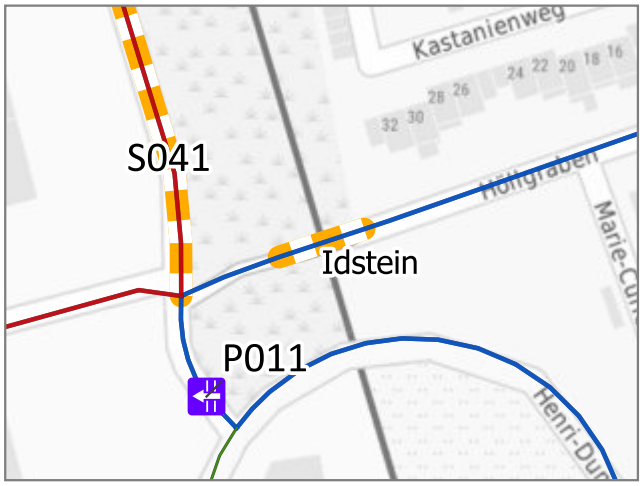
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Südwest-Route | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Höllgraben |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 20 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | DPE_02 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 2 / 0 |

Lage:






Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche. An der betrachteten Stelle befinden sich für den Radverkehr hinderliche und gefährliche Findlinge.

Beschreibung: Im Zuge der geplanten Brückensanierung auch die schadhafte asphaltierte Oberfläche sanieren. Findlinge entfernen und durch Sperrpfosten gemäß Musterlösung ersetzen (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m), VZ 250 entfernen.

Fotos:

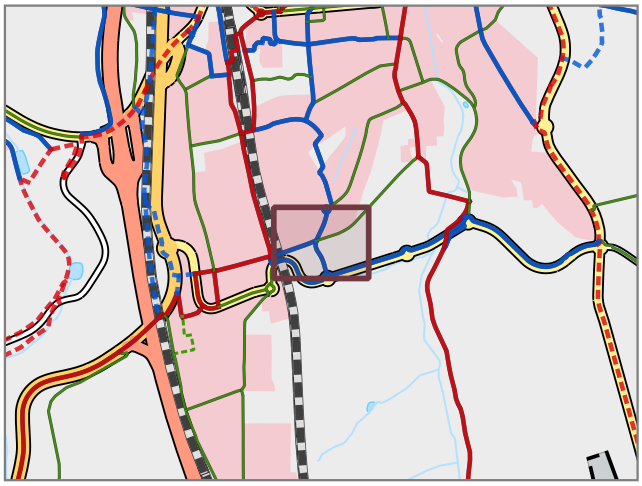
Priorität: A — Kostenrahmen: k. A. — Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

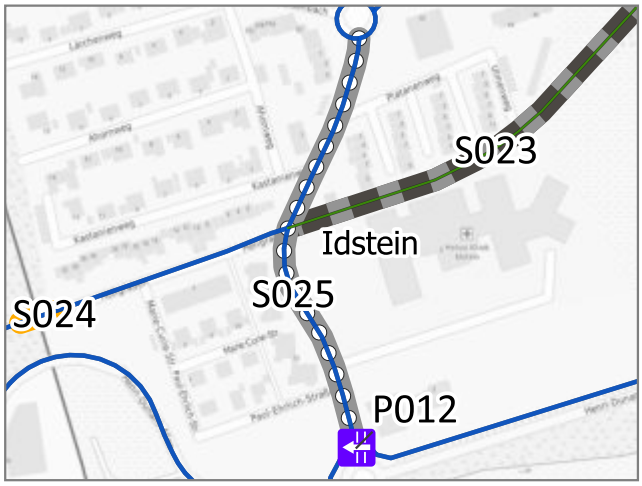
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden führen. Nicht den Regelwerken entsprechende Einbauten bzw. Durchfahrtssperren behindern Radfahrende teilweise erheblich und stellen insbesondere bei Dunkelheit eine Unfallgefahr dar. Sperrpfosten sind darüber hinaus nur zulässig, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da die Maßnahmen nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und die Sanierung der Brücke bereits in Planung ist.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nord-Süd-Route | Maßnahmentyp: | **Piktogrammkette markieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Robert-Koch-Straße |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 280 Meter |
| DTV: | 3400 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | PKM_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 1 / 0 |

Lage:






Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen und der Straßenraum lässt die Einrichtung dieser nicht zu. Es existiert keine geeignete alternative Führung (Netzlücke).

Beschreibung: In beide Fahrtrichtungen Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen. Aufhebung der Benutzungspflicht des Gehwegs für den Radverkehr.

Fotos:

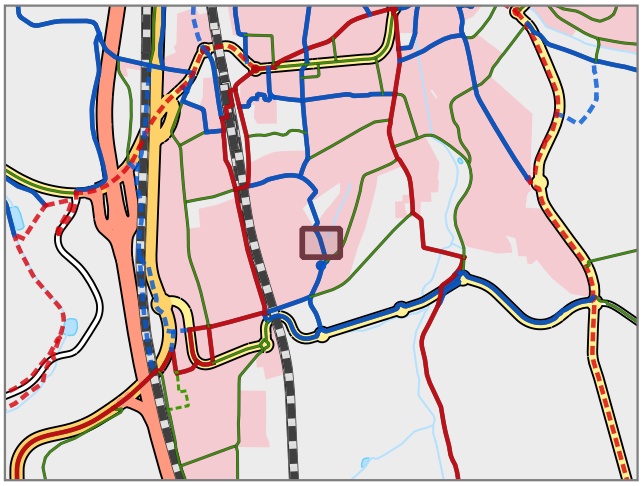
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 10.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

Begründung: Piktogrammketten schaffen Aufmerksamkeit für den Radverkehr und weisen auf die Netzfunktion des betrachteten Abschnitts hin. Der Gehweg in Fahrtrichtung bergauf entspricht nicht den aktuellen Regelwerken für einen gemeinsamen Geh- und Radweg.

Sonstiges: Kurzfristig: Aufhebung der Benutzungspflicht für den Radverkehr und Kennzeichnung als Gehweg (VZ 239). Zudem Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit prüfen (Tempo 30). Mittel- bis langfristig: Möglichkeiten zur Verbreiterung des Gehwegs prüfen und für den Radverkehr freigeben (Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“). Hiermit kann ein zusätzliches Angebot für den langsam bergauf fahrenden Radverkehr geschaffen werden.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nord-Süd-Route | Maßnahmentyp: | **Bestehenden Weg verbreitern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | In der Eisenbach |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 40 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 0 / 0 |

Lage:



Situation: Der vorhandene Weg verfügt im nördlichen Abschnitt über eine wassergebundene Decke und ist im südlichen Abschnitt gepflastert. Die bestehenden Hecken schränken die Sichtbeziehungen ein.

Beschreibung: Pflasterung bzw. Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht (ggfs. Verbreiterung, sofern möglich) zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am südlichen Ende des Radwegs (In der Eisenbach).

Fotos:

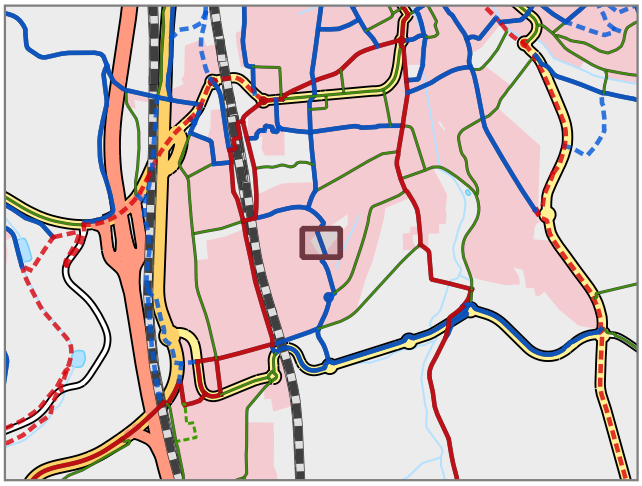
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 20.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

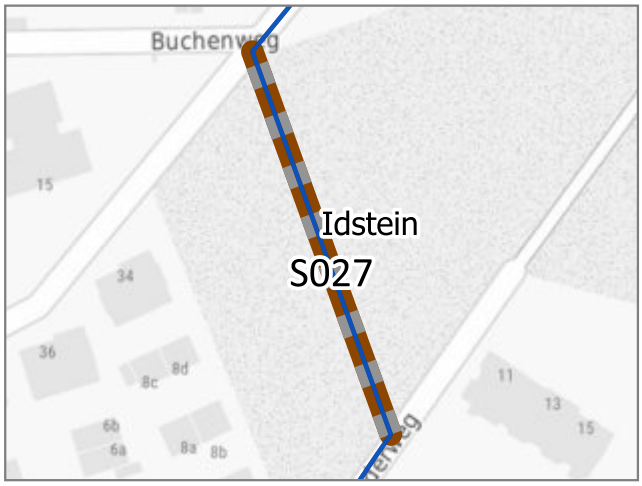
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Im westlichen Teil Idsteins ist die Verbindung von Nord nach Süd aktuell sehr umwegig. Der Abschnitt bildet somit Teil einer neuen städtischen Nord-Süd-Route.

Sonstiges: Abstimmung mit Wohneigentümern erforderlich.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nord-Süd-Route | Maßnahmentyp: | **Unbefestigten Weg ausbauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 100 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | UWA_01 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 3 / 0 |

Lage:






Situation: Der bestehende Weg durch die Kleingartenanlage ist unbefestigt und mit Toren verriegelt.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht zu einem Geh- und Radweg, der ERA-Regelmaßen entspricht. Entfernen der Tore und Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Weges (Entfall von Parkständen am nördlichen Beginn).

Fotos:

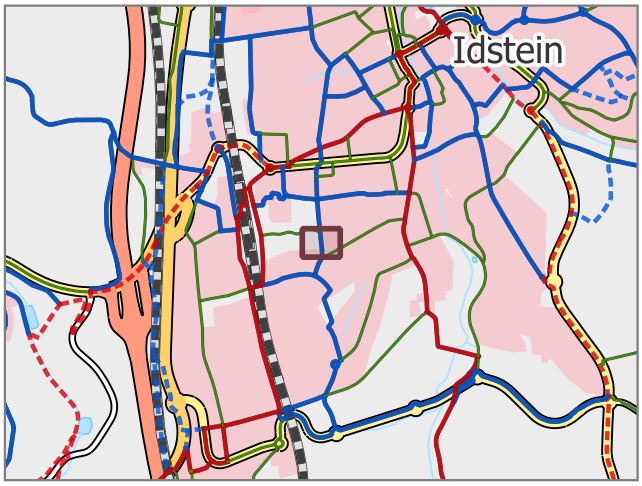
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 70.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

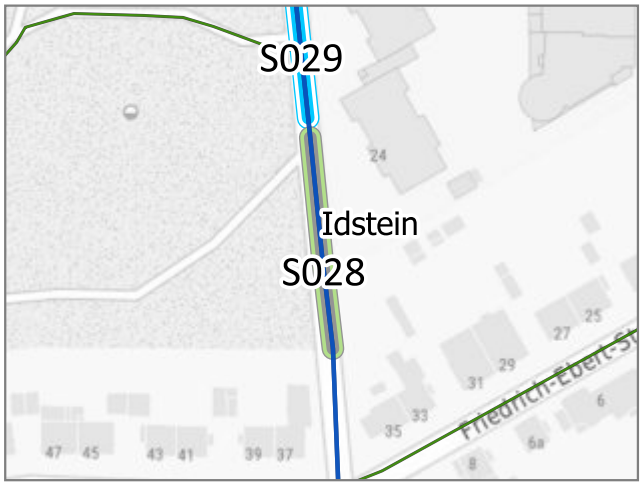
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Im westlichen Teil Idsteins ist die Verbindung von Nord nach Süd aktuell sehr umwegig. Der Abschnitt bildet somit Teil einer neuen städtischen Nord-Süd-Route.

Sonstiges: -

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nord-Süd-Route | Maßnahmentyp: | **Bestehenden Weg verbreitern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Stettiner Straße |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 50 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | NRW_01 / DPE_02 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 1 / 0 |

Lage:




Situation: Der vorhandene Gehweg ist zu schmal für eine gemeinsame Benutzung durch Fuß- und Radverkehr.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht (mind. 2,50 m).

Fotos:

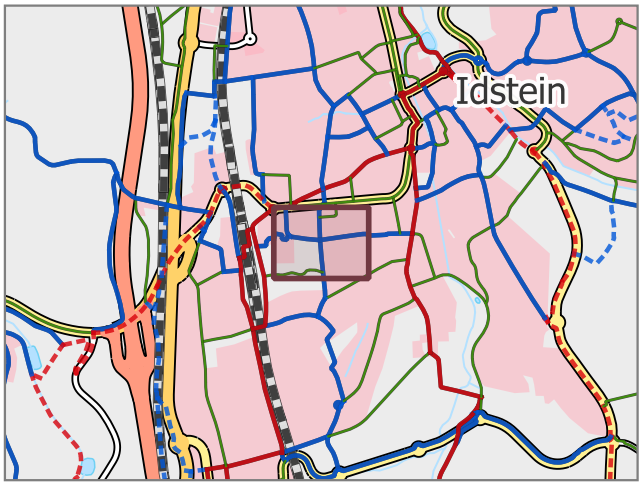
Priorität: B — Kostenrahmen: 40.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

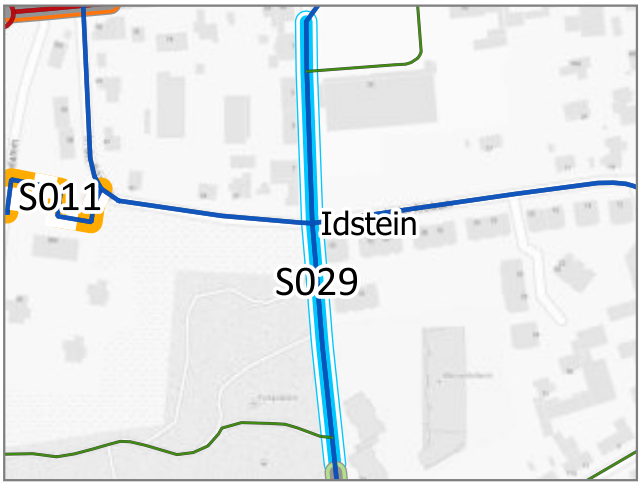
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Im Rahmen der Planung sollen Varianten zur Sicherung der Durchfahrtsperre für den Kfz-Verkehr geprüft werden (siehe Musterlösung DPE_02). Nicht den Regelwerken entsprechende Einbauten wie Findlinge oder Sperrpfosten ohne Warnreflektoren behindern Radfahrende teilweise erheblich und stellen insbesondere bei Dunkelheit eine Unfallgefahr dar. Sperrpfosten sind nur zulässig, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nord-Süd-Route | Maßnahmentyp: | **Fahrradstraße anordnen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Stettiner Straße |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 280 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | FST_02 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 3 / 1 |

Lage:




Situation: Tempo-30-Zone. Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Die Straße stellt eine wichtige Verbindung im Zielnetz dar.

Beschreibung: Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Fotos:

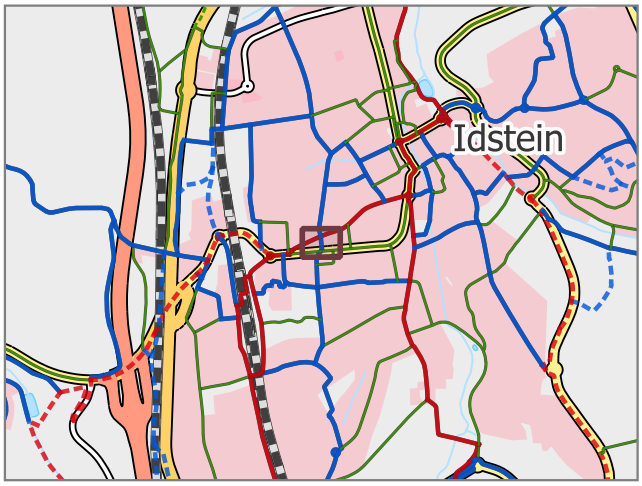
Priorität: B — Kostenrahmen: 20.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

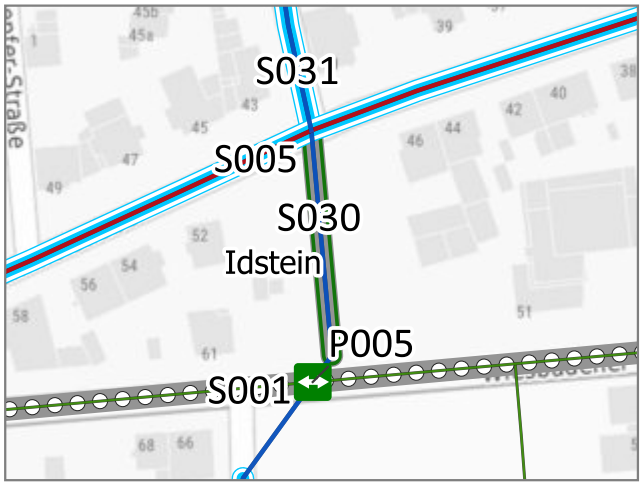
Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen im Radverkehrsnetz und bündeln diesen dort. Es soll eine Nord-Süd-Verbindung abseits der Ortsdurchfahrt geschaffen werden.

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegenden abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden. Umsetzung nur in Verbindung mit Neubau Geh- und Radweg zwischen Wiesbadener Straße und Graf-Gerlach-Straße (Maßnahme S030). Im Rahmen der weiteren Planung sind Varianten für eine möglichst direkte Nord-Süd-Routenführung einschließlich der Querung der Wiesbadener Straße (Maßnahme P005) zu prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nord-Süd-Route | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Graf-Gerlach-Straße |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 60 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 1 / 0 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Nord-Süd-Wegeverbindung zwischen den Stadtteilen nördlich bzw. südlich der Wiesbadener Straße.

Beschreibung: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:

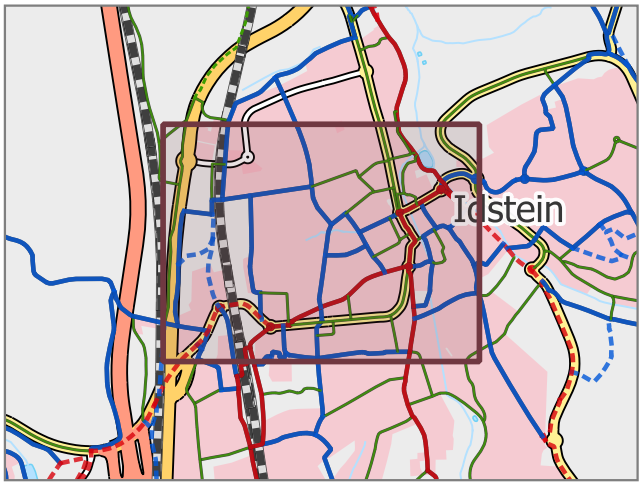
Priorität: A — Kostenrahmen: 40.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

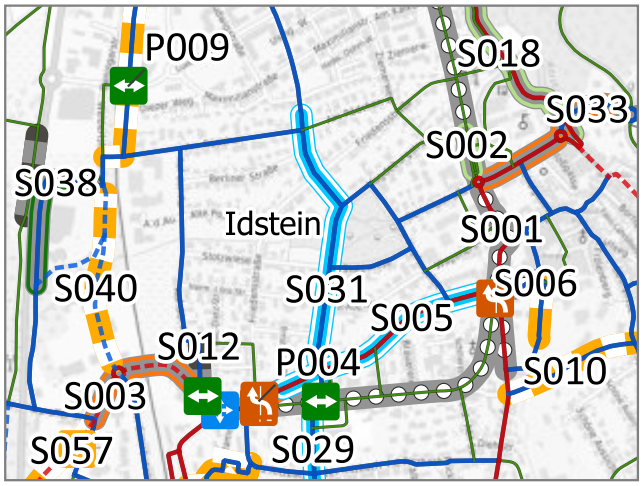
Begründung: Eine Verbindung zwischen den Stadtteilen nördlich bzw. südlich der Wiesbadener Straße ist aktuell nur umwegig und unter Mitbenutzung der Wiesbadener Straße vorhanden, die darüber hinaus aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und teils hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet ist.

Sonstiges: Grunderwerb bzw. Schaffung von Baurecht erforderlich. Abstimmung mit Eigentümern erforderlich. Im Rahmen der weiteren Planung ist eine möglichst direkte Nord-Süd-Führung zwischen Graf-Gerlach-Straße und Stettiner Straße (Maßnahme S029) anzustreben. In diesem Zuge sind Varianten der Routenführung einschließlich der Querung der Wiesbadener Straße (Maßnahme P005) zu prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nord-Süd-Route | Maßnahmentyp: | **Fahrradstraße anordnen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Eichend.-, Magdeb.-, Gr.-Gerlachstr. |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 570 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | FST_02 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 8 / 1 |

Lage:




Situation: Tempo-30-Zone. Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Die Straße stellt eine wichtige Verbindung im Zielnetz dar.

Beschreibung: Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung.

Fotos:

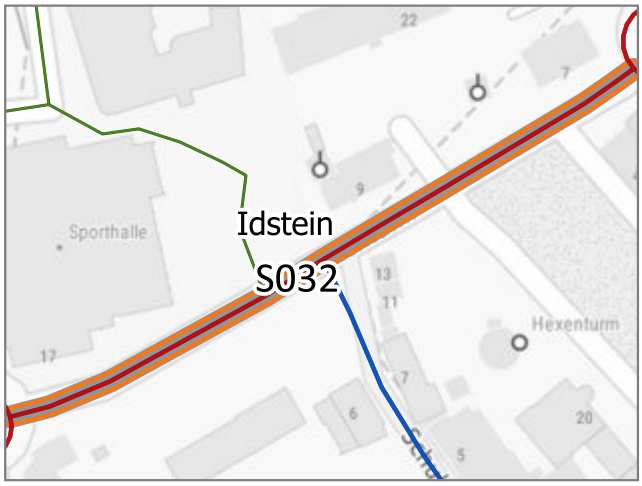
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 50.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen im Radverkehrsnetz und bündeln diesen dort.

Sonstiges: Verkehrsführung in der Eichendorffstraße bleibt im Abschnitt zwischen Friedensstraße und Magdeburgstraße als gegenläufige Einbahnstraße für Kfz-Verkehr bestehen (Parkstände entfallen). Ggfs. sind Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr zu treffen (Modale Filter, gegenläufige Einbahnstraßen etc.). Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft (insbesondere Eichendorff-, Magdeburg-, Graf-Gerlachstr.) und Anliegenden abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Innenstadt - Alle Richtungen | Maßnahmentyp: | **Neuordnung Straßenraum** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Am Hexenturm |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 180 Meter |
| DTV: | 12200 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 38 / 0 |

Lage:




Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Beschreibung: Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen. Entfall der Kfz-Parkstände vor Einmündung in Wiesbadener Straße.

Fotos:

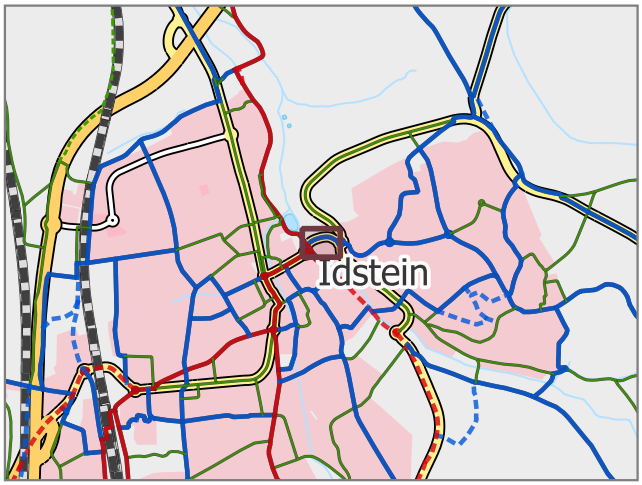
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | k. A. | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | k. A. |

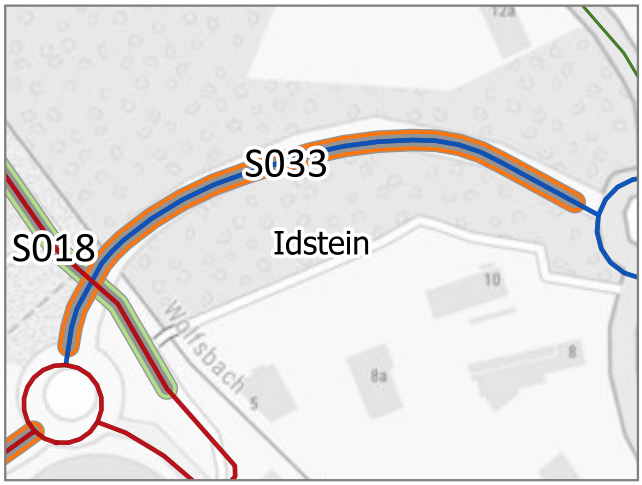
Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nur bedingt verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums kann ein (baulich getrenntes) Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Varianten der Radverkehrsführung sind insbesondere vor dem Hintergrund der Belange des öffentlichen Verkehrs sowie des Fußverkehrs zu prüfen (siehe auch Maßnahme S2 VEP Idstein 2035). Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da eine Sanierung und bauliche Anpassung des gesamten betrachteten Straßenabschnitts nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und nur schwer abzuschätzen ist. Kurzfristig kann eine Piktogrammkette markiert werden.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Innenstadt - Gänsberg - Waldems | Maßnahmentyp: | **Neuordnung Straßenraum** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Tiergartenspange |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 160 Meter |
| DTV: | 12200 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | UFR_15 / |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb:- | Beteiligung: | 8 / 4 |

Lage:




Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu. Der Gehweg ist für den bergauf fahrenden Radverkehr freigegeben.

Beschreibung: Neuordnung des Straßenraums zur Verbreiterung des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Kreisverkehr (Escher Straße) gemäß Musterlösung (UFR_15).

Fotos:

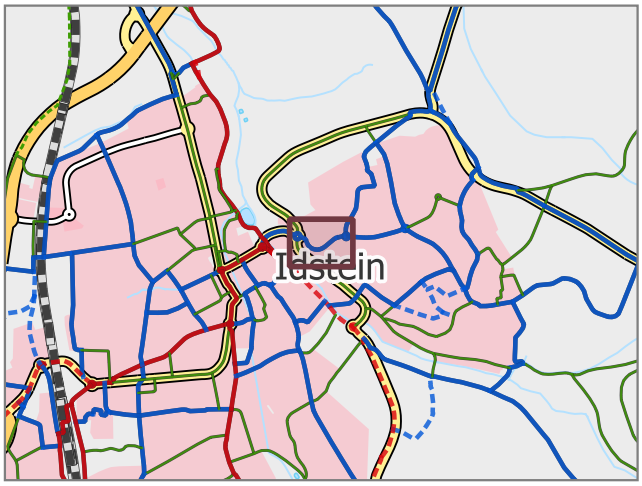
Priorität: A — Kostenrahmen: k. A. — Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

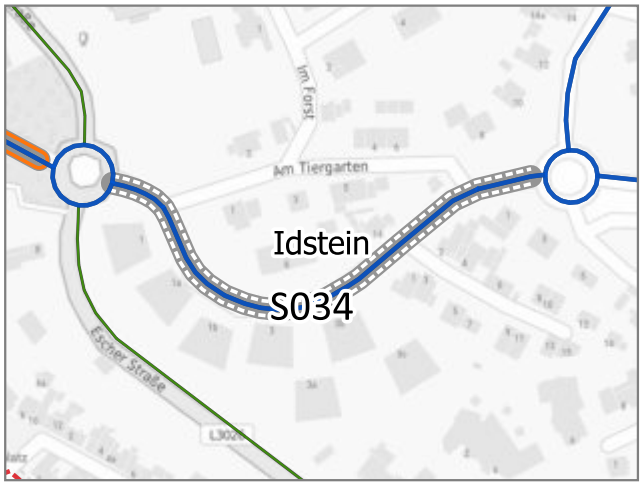
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit, der Topografie sowie der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da eine Sanierung und bauliche Anpassung des gesamten betrachteten Straßenabschnitts nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und nur schwer abzuschätzen ist. Kurzfristig kann eine Piktogrammkette markiert werden.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Innenstadt - Gänsberg - Waldems | Maßnahmentyp: | **Radverkehrsanlage markieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Heftricher Straße |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 220 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | RVM_02 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 4 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt bildet die Hauptsteigungsstrecke im Verlauf der Heftricher Straße und ist Teil der Tempo-30 Zone am Gänsberg. Dementsprechend existieren keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Markierung von einseitigen Schutzstreifen (bergauf).

Fotos:

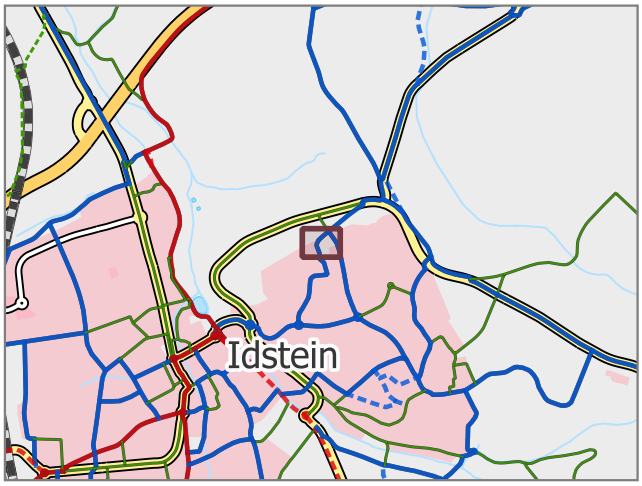
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 5.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

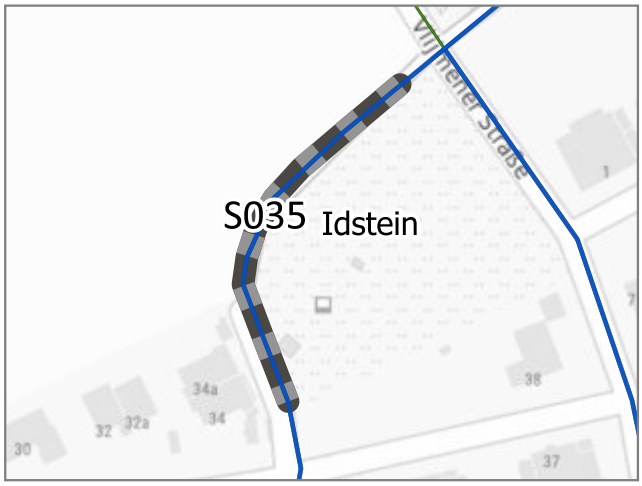
Begründung: Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrende im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.

Sonstiges: Einrichtung von Radverkehrsanlagen für den bergauf fahrenden Radverkehr wird bei Steigungsstrecken innerorts auch bei einer Höchsgeschwindigkeit von 30 km/h empfohlen und ist damit im Ausnahmefall auch in einer Tempo 30-Zone angezeigt. Markierung von Piktogrammketten im Zuge der Tiergartenspange prüfen (siehe S033).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Waldems/Bermbach & Esch | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 100 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 1 / 1 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Die parallel verlaufende L3023 (Escher Straße) verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Am Knotenpunkt mit der Vlijmener Straße befinden sich Altsglascontainer. Durch den aktuellen Standort halten Kfz regelmäßig auf der Fahrgasse zum Entladen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht und Verlagerung der Altglascontainer.

Fotos:

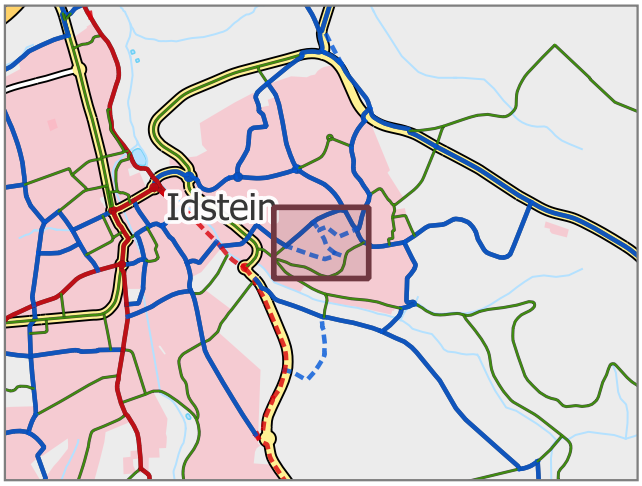
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 50.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

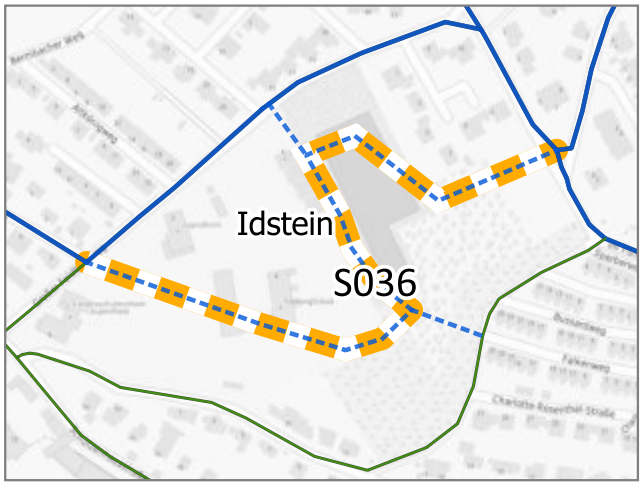
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. An Altglascontainern befinden sich häufig Scherben auf der Fahrbahn, die zu Beschädigungen am Reifen bzw. Fahrrad führen. Zudem stellen vor den Containern haltende Pkw ein Hindernis und Sicherheitsrisiko für den Radverkehr dar.

Sonstiges: -

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung Gänsberg | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Entwicklungsfläche Feldbergschule |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 530 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 11 / 0 |

Lage:




Situation: Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts Idstein 2035 ist eine Neuentwicklung des Gebiets vorgesehen.

Beschreibung: Entwicklung von Varianten für eine attraktive, topografisch optimierte Fuß- und Radwegeverbindung angesichts der anspruchsvollen Topografie am Gänsberg.

Fotos:

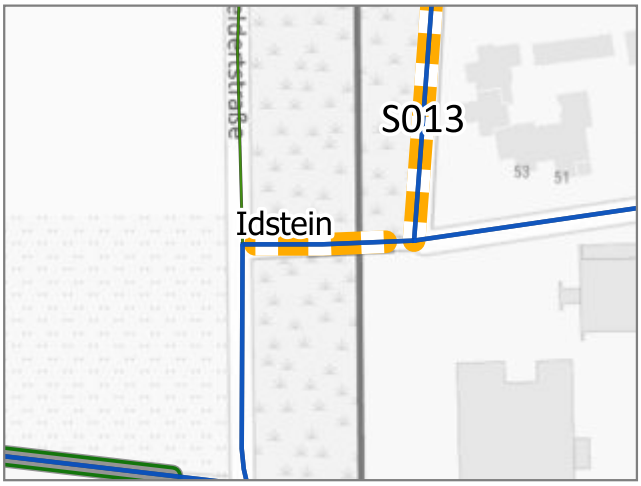
Priorität: A — Kostenrahmen: k. A. — Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

Begründung: Die Neuentwicklung des Gebiets bietet das Potenzial, eine vergleichsweise steigungsarme Erschließung des Gänsbergs für den Fuß- und Radverkehr herzustellen und die Nahmobilität über das Gebiet hinaus im gesamten Quartier zu fördern.

Sonstiges: Bei der Variantenentwicklung ist eine möglichst verkehrsarme Anbindung der Idsteiner Innenstadt sowie der Anschluss an bestehende Wegebeziehungen (bspw. Kranichweg) zu priorisieren. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da Ausbaumaßnahmen nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und aktuell noch nicht abzuschätzen sind.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nordwest-Route | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Am Rödchen |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 30 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | BOR_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 0 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte asphaltierte Oberfläche und die Höhe des Bordsteins an der Weldertstraße stellt ein Hindernis für den Radverkehr dar.

Beschreibung: Schadhafte asphaltierte Oberfläche sanieren (Schwellen entfernen) sowie Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.

Fotos:

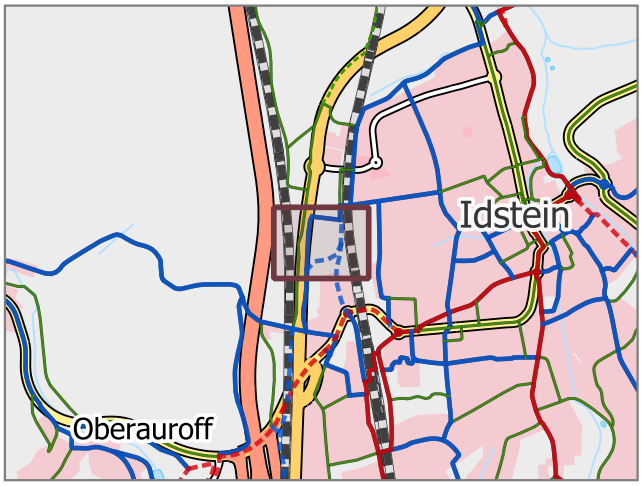
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 10.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

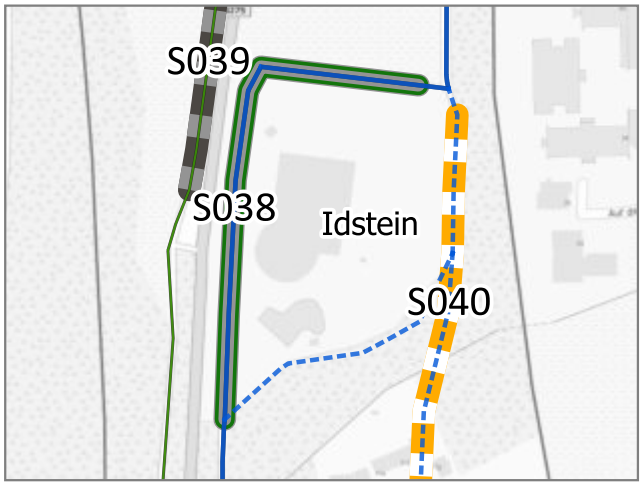
Begründung: Schadhafte Oberflächen und nicht abgesenkte Bordsteine beeinträchtigen den Fahrkomfort, erhöhen die Sturzgefahr und können das Fahrrad beschädigen.

Sonstiges:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Nordwest-Route - Tournesolbad | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Außenb. Tournesolbad, Wegeparzelle |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 330 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | NRW_01 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 27 / 1 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Nord-Süd-Verbindung im Idsteiner Westen parallel zur B275.

Beschreibung: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges am Tournesolbad.

Fotos:

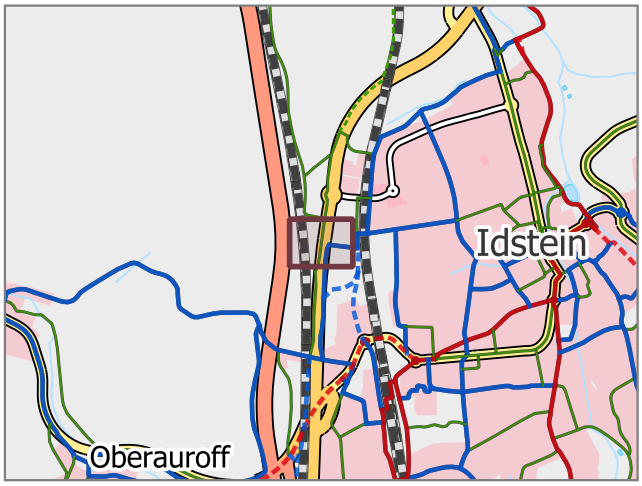
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 300.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

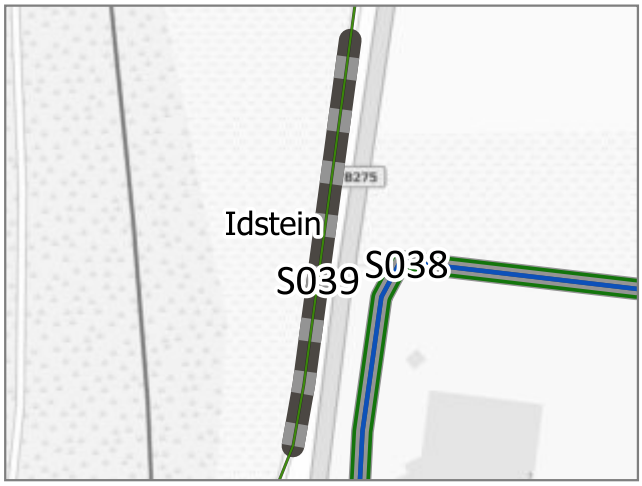
Begründung: Eine Nord-Süd-Verbindung im Idsteiner Westen ist aktuell nur umwegig über Am Rödchen, Auf der Au und die Wiesbadener Straße bzw. Am Bahnhof, Am Bahndamm vorhanden.

Sonstiges: Der nördliche Abschnitt verläuft auf einer bestehenden Wegeparzelle parallel zur nördlichen Grundstücksgrenze des Tourneolbads. Varianten einer Nord-Süd-Verbindung auf Höhe des Tournesolbads werden zum Zeitpunkt der Konzepterstellung im Rahmen einer Vorplanung vertieft untersucht.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Westliche Stadtteile | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 170 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 0 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit grobem Schotter. Die parallel verlaufende B275 verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Es existiert keine geeignete Nord-Süd-Verbindung im Idsteiner Westen parallel zur B275.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

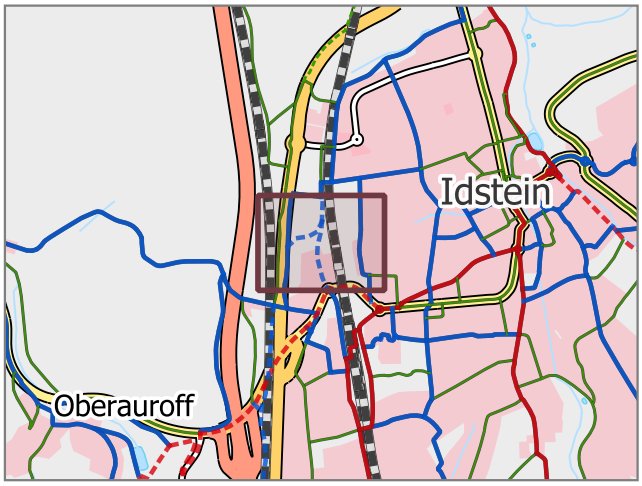
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 90.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

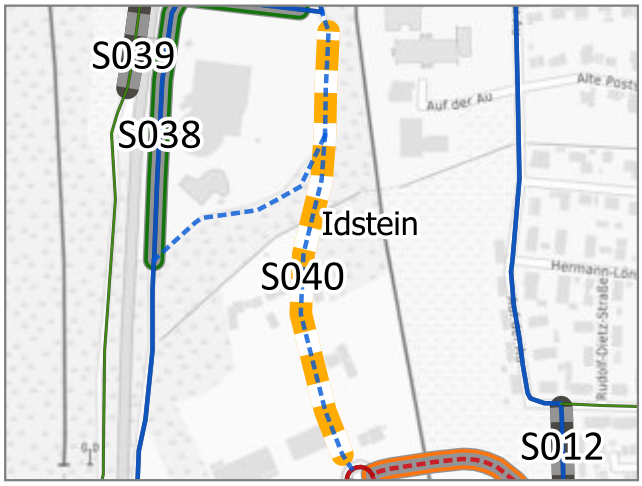
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Eine Nord-Süd-Verbindung im Idsteiner Westen ist aktuell nur umwegig über Am Rödchen, Auf der Au und die Wiesbadener Straße bzw. Am Bahnhof, Am Bahndamm vorhanden.

Sonstiges: Wegeabschnitt ist Teil der Feuerwehrzufahrt der B275. Varianten einer Nord-Süd-Verbindung auf Höhe des Tournesolbads werden zum Zeitpunkt der Konzepterstellung im Rahmen einer Vorplanung vertieft untersucht.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Westtangente | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Weldertstraße |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 370 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | WSG, Biotope — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 24 / 0 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Nord-Süd-Verbindung im Idsteiner Westen parallel zur B275.

Beschreibung: Herstellen einer Radverbindung zwischen Weldert- und Wiesbadener Straße. Neubau eines selbstständigen Geh- und Radweges bzw. eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges im Zuge der Straßenverbindung Wiesbadener Straße - Weldertstraße (siehe auch Maßnahme S3 VEP Idstein 2035).

Fotos:

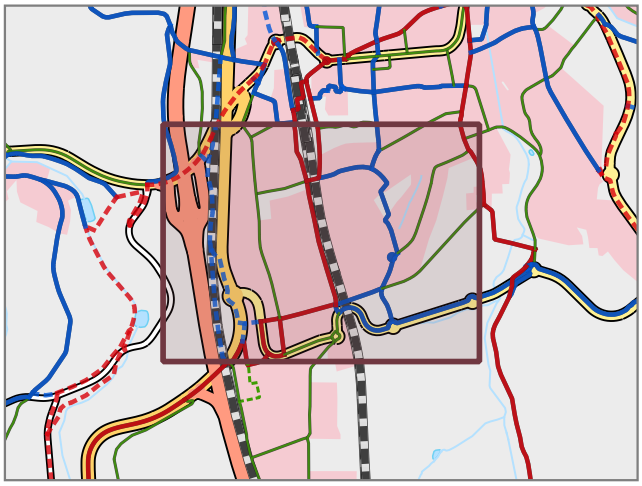
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | k. A. | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | k. A. |

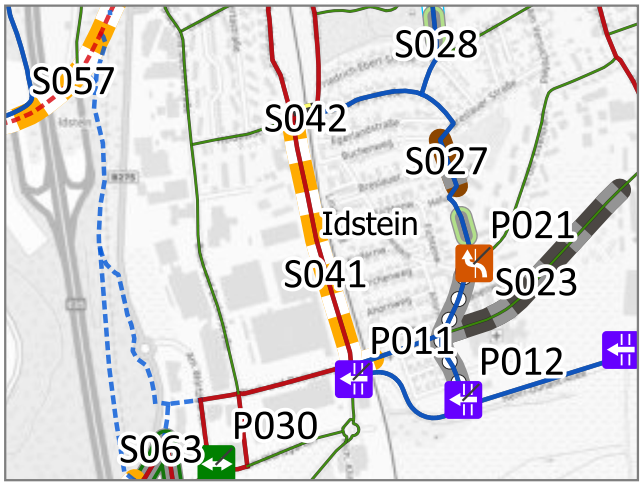
Begründung: Eine Nord-Süd-Verbindung im Idsteiner Westen ist aktuell nur umwegig über Am Rödchen, Auf der Au und die Wiesbadener Straße bzw. Am Bahnhof, Am Bahndamm vorhanden. In Verlängerung der Weldertstraße bieten die südlichen anschließenden Straßen Am Güterbahnhof, Am Weißen Stein und Richard-Klinger-Straße das Potenzial zur Herstellung einer westlichen Radverkehrstangente.

Sonstiges: Varianten der Radverkehrsführung im gesamten Streckenverlauf der Westtangente prüfen. Die Machbarkeit einer selbstständigen Radverbindung soll untersucht werden, auch wenn eine Straßenverbindung aufgrund nicht lösbarer Entwicklungshemmnisse nicht weiterverfolgt wird. Im Zuge der Korridorstudie sollte auch das Potenzial für eine Fuß- und Radverkehrsbrücke nördlich der Wiesbadener Straße in das Wohngebiet westlich von Auf der Au geprüft werden (Ost-West-Radverbindung abseits der Wiesbadener Straße).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Südwest-Route | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Richard-Klinger-Straße |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 540 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | Biotope — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 4 / 0 |

Lage:






Situation: Es existiert keine geeignete Nord-Süd-Verbindung im Idsteiner Westen parallel zur B275. Im betrachteten Abschnitt existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Beschreibung: Varianten der Radverkehrsführung im Kontext künftig angrenzender Nutzungen sowie der zu erwartenden Kfz-Verkehrsbelastung prüfen. Ggfs. Neuordnung des Straßenraums zum Neubau eines Geh- und Radweges mit gesicherten baulichen Übergängen Fahrbahn-Radweg am Beginn (Heidestück) und Ende (Henri-Dunant-Allee).

Fotos:

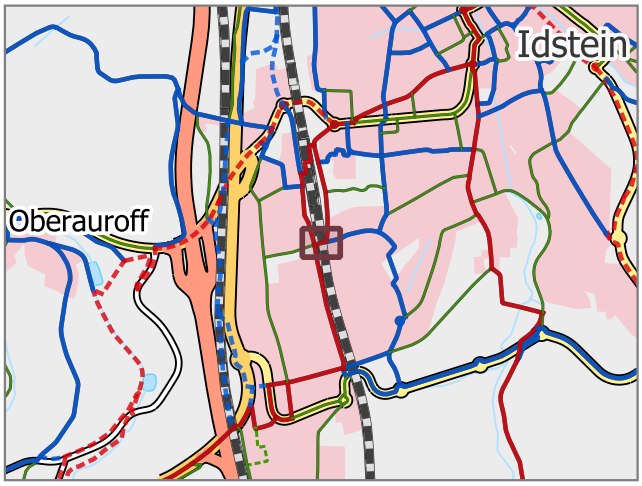
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | k. A. | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | k. A. |

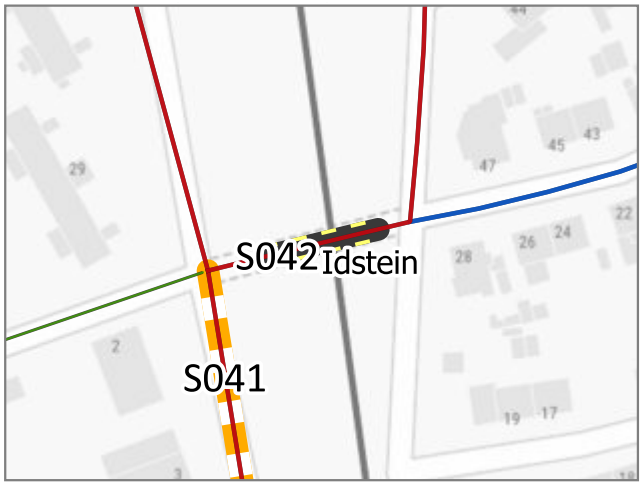
Begründung: Eine Nord-Süd-Verbindung im Idsteiner Westen ist aktuell nur umwegig vorhanden. In Verlängerung der Weldertstraße bieten die südlichen anschließenden Straßen Am Güterbahnhof, Am Weißen Stein und Richard-Klinger-Straße das Potenzial zur Herstellung einer westlichen Radverkehrstangente.

Sonstiges: Varianten der Radverkehrsführung sollten im gesamten Streckenverlauf der Westtangente geprüft werden (einschließlich Verbindung zwischen Weldertstraße und Wiesbadener Straße). Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da eine Sanierung und bauliche Anpassung des gesamten betrachteten Straßenabschnitts nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und deren Umfang noch nicht abzuschätzen ist. Kurzfristig kann eine Piktogrammkette markiert werden.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein Südwest-Route | Maßnahmentyp: | **Brücke / Unterführung** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Heidestück |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 30 Meter |
| DTV: | 1300 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 5 / 0 |

Lage:




Situation: Die Unterführung am Heidestück ist eine Einbahnstraße. Aufgrund von Linienbusverkehrund eingeschränkten Sichtverhältnissen kann diese nicht für den Radverkehr freigegeben werden (Fahrbahnbreite ca. 3,20 m).

Beschreibung: Kurzfristig: Einrichtung eines Signalgebers für den Radverkehr. Langfristig: Verbreiterung der Bahnunterführung unter Berücksichtigung des Radverkehrs (siehe auch Maßnahme S6 VEP Idstein 2035).

Fotos:

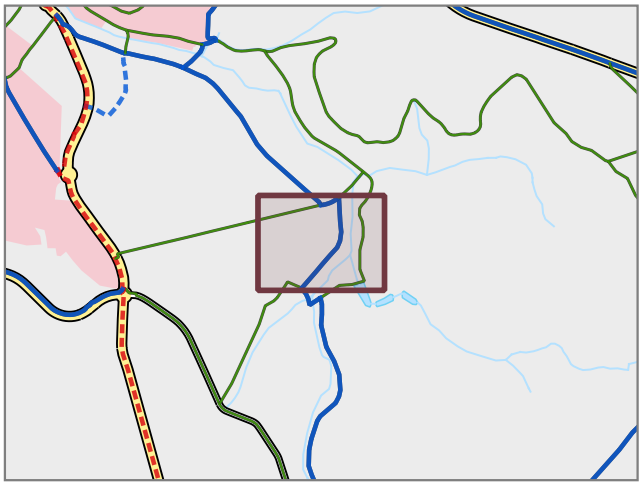
Priorität: A — Kostenrahmen: k. A. — Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

Begründung: Es existiert keine geeignete Querung der Bahntrasse Richtung Osten. Die weiten Umwege führen zu Zeitverlusten und senken die Attraktivität der Radverkehrsverbindung zwischen dem Stadtteil (Wohnen, Gewerbe) westlich der Bahntrasse und den Wohngebieten östlich der Gleise sowie der Innenstadt.

Sonstiges: Durch die Verbreiterung der Unterführung kann insbesondere für den Alltagsradverkehr ein zusätzliches Radverkehrspotenzial erschlossen werden. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da eine bauliche Anpassung der Unterführung sowie der angrenzenden Straßenabschnitte nicht ausschließlich den Radverkehr betrifft und im Umfang aktuell nur schwer abzuschätzen ist.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Dasbach - Niedernhausen/Oberseelbach | Maßnahmentyp: | **Unbefestigten Weg ausbauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 520 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | UWA_01 |
| Schutzgebiet: | WSG Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 11 3 |

Lage:



Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Idstein und Dasbach. Die parallel verlaufenden Straßen Dasbacher Weg bzw. L3026 verfügen über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

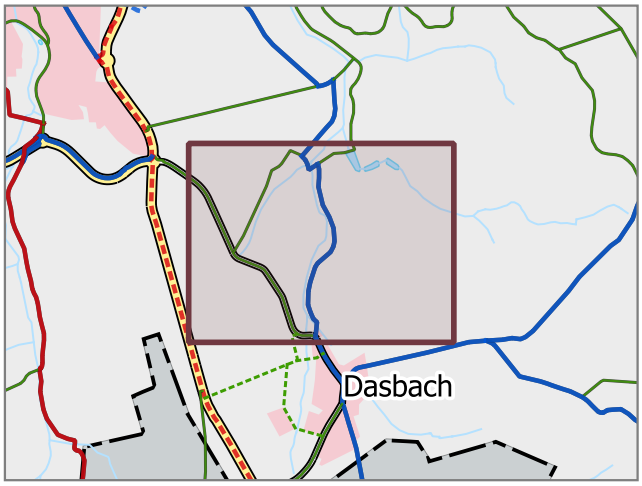
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 400.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

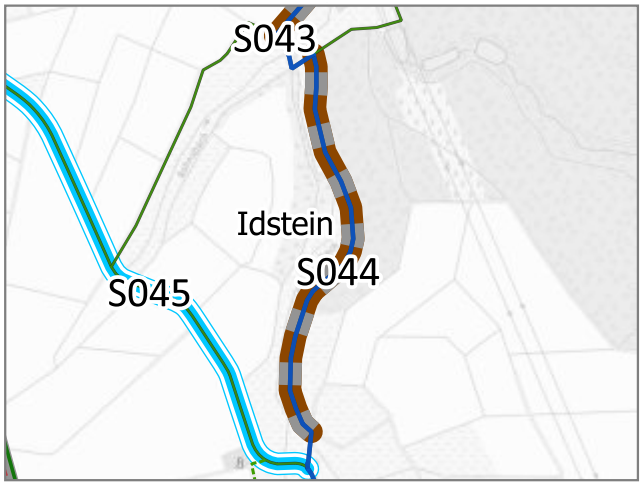
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Zwischen Idstein und Dasbach bestehen Verbindungen über den Dasbacher Weg (DTV 600 Kfz/24 h) bzw. über die L3026 (DTV 5810). Diese Straßen verfügen über keine Radverkehrsanlagen. Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Varianten zum Ausbau der Verbindung Idstein - Dasbach (Anbindung über L3026/am Dasbach bzw. bestehende Waldrandroute) sind im Kontext der künftigen Verbindung nach Niedernhausen zu bewerten. Der gesamte Korridor südlich von Idstein soll im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vertieft untersucht werden (siehe Abschlussbericht Kapitel 5).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Dasbach - Niedernhausen/Oberseelbach | Maßnahmentyp: | **Unbefestigten Weg ausbauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 870 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | UWA_01 |
| Schutzgebiet: | WSG Grunderwerb:- | Beteiligung: | 42 42 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Idstein und Dasbach. Die parallel verlaufenden Straßen Dasbacher Weg bzw. L3026 verfügen über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

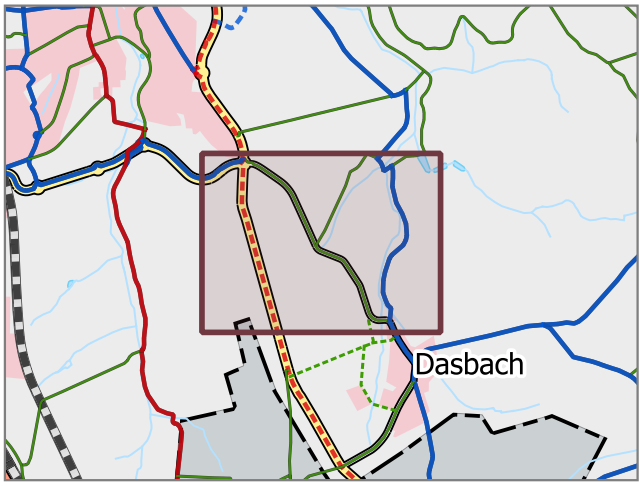
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 750.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

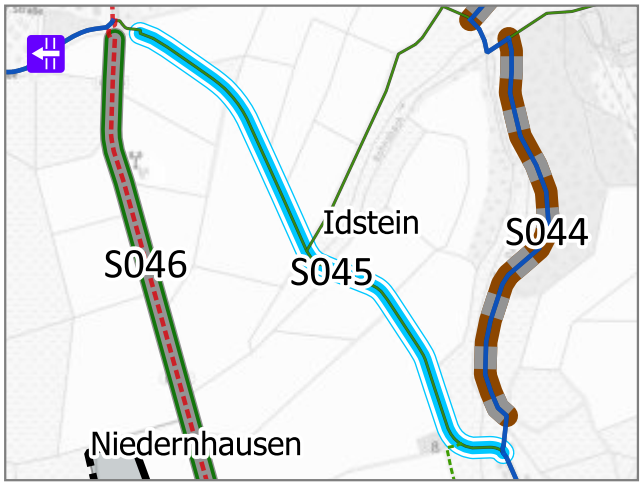
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Zwischen Idstein und Dasbach bestehen Verbindungen über den Dasbacher Weg (DTV 600 Kfz/24 h) bzw. über die L3026 (DTV 5810). Diese Straßen verfügen über keine Radverkehrsanlagen. Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Varianten zum Ausbau der Verbindung Idstein - Dasbach (Anbindung über L3026/am Dasbach bzw. bestehende Waldrandroute) sind im Kontext der künftigen Verbindung nach Niedernhausen zu bewerten. Der gesamte Korridor südlich von Idstein soll im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vertieft untersucht werden (siehe Abschlussbericht Kapitel 5).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Dasbach - Niedernhausen/Oberseelbach | Maßnahmentyp: | **Fahrradstraße anordnen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Dasbacher Weg |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 1250 Meter |
| DTV: | 600 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | FST_01 |
| Schutzgebiet: | - Grunderwerb:- | Beteiligung: | 25 261 |

Lage:




Situation: Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Die Hauptverbindung des Radverkehrs führt über eine mit Kfz-Verkehr nur schwach belastete Straße.

Beschreibung: Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für alle Fahrzeuge. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Die Nutzung durch landwirtschaftlichen Verkehr und Busverkehr ist sicherzustellen.

Fotos:

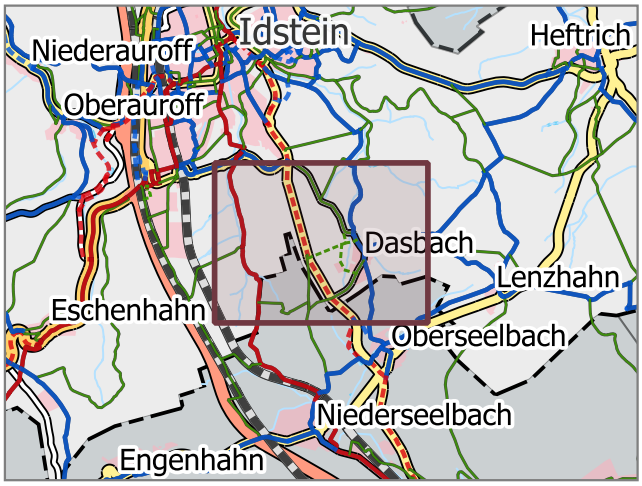
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 50.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

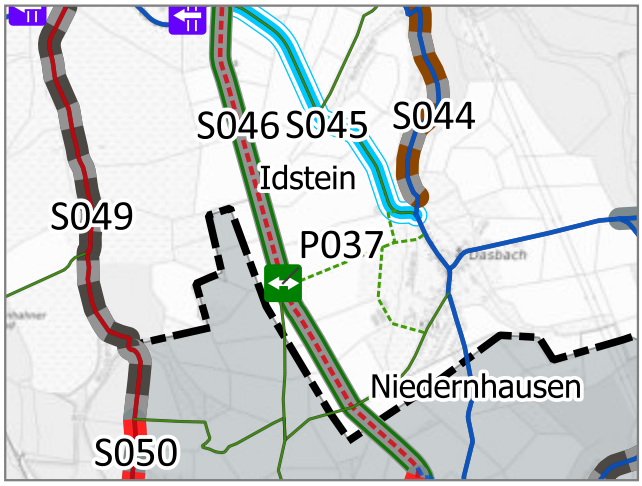
Begründung: Die Einrichtung einer Fahrradstraße außerorts bietet eine kostengünstige Alternative für die Hauptverbindung des Radverkehrs zwischen Idstein und Niedernhausen sowie zur Anbindung Dasbachs. Der Dasbacher Weg stellt eine bereits bestehende asphaltierte Verbindung mit geringem Kfz-Verkehrsaufkommen dar. Für den Kfz-Verkehr besteht zwischen Dasbach und Idstein zudem eine Parallelverbindung (L3026).

Sonstiges: Der Ortsbeirat Dasbach und weite Teile der Bewohnerschaft lehnen die Einrichtung einer Fahrradstraße ab (Beteiligungsergebnis). Varianten zum Ausbau der Verbindung Idstein - Dasbach (Anbindung über L3026/am Dasbach bzw. bestehende Waldrandroute) sind im Kontext der künftigen Verbindung nach Niedernhausen zu bewerten. Der gesamte Korridor südlich von Idstein soll im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vertieft untersucht werden (siehe Abschlussbericht Kapitel 5).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Niedernhausen/Oberseelbach - Wiesbaden | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | Niedernhausen | Straße: | L3026 |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 2230 Meter |
| DTV: | 5810 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | NRW_02 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 53 / 0 |

Lage:




Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 80 bis 100 km/h. Alternativ können Radfahrende die Verbindung übers Gerloh und Niederseelbach nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Umsetzung in Verbindung mit anschließenden Maßnahmen an der L3026. Ggfs. Anbindung nach Dasbach herstellen.

Fotos:

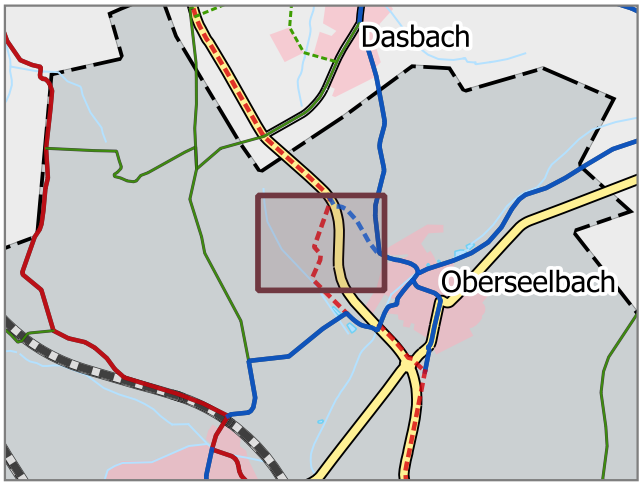
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 1.500.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

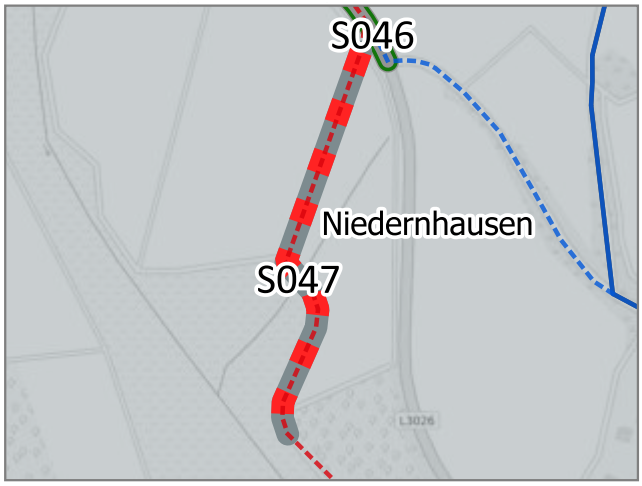
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie sowie der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet. Die Alternativverbindung gemäß Radhauptnetz Hessen führt auf Wirtschaftswegen (übers Gerloh), ist jdeoch nicht für den Alltagsradverkehr ausgebaut.

Sonstiges: Das Radverkehrspotenzial sowie Varianten zur Führung der Verbindung Idstein-Niedernhausen-Wiesbaden sollen im gesamten Korridor im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vertieft untersucht werden (siehe auch Mobilitätskonzept Rheingau-Taunus-Kreis, Maßnahme RV-4). Hierfür wird eine interkommunale Kooperation mit dem Kreis, der Gemeinde Niedernhausen, der Landeshauptstadt Wiesbaden unter Beteiligung von Hessen Mobil empfohlen (siehe Abschlussbericht Kapitel 5).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Niedernhausen/Oberseelbach - Wiesbaden | Maßnahmentyp: | **Schadhafte Oberfläche sanieren** |
| Kommune 1: | Niedernhausen | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3026 |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 350 Meter |
| DTV: | 5810 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | Biotope — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 10 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche. Alternativ können Radfahrende die Verbindung übers Gerloh und Niederseelbach nutzen.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Umsetzung in Verbindung mit anschließenden Maßnahmen an der L3026.

Fotos:

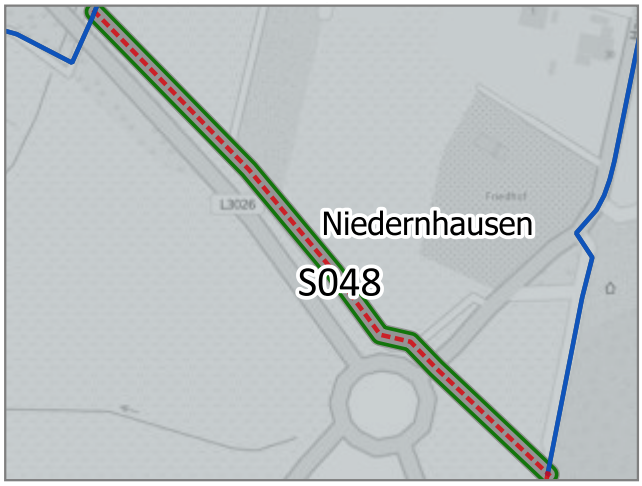
Priorität: A — Kostenrahmen: 100.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie sowie der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet. Die Alternativverbindung gemäß Radhauptnetz Hessen führt auf Wirtschaftswegen (übers Gerloh), ist jdeoch nicht für den Alltagsradverkehr ausgebaut.

Sonstiges: Der betrachtete Abschnitt liegt auf der Gemarkung Niedernhausen. Das Radverkehrspotenzial sowie Varianten zur Führung der Verbindung Idstein-Niedernhausen-Wiesbaden sollen im gesamten Korridor im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vertieft untersucht werden (s. Mobilitätskonzept Rheingau-Taunus-Kreis, Maßnahme RV-4). Hierfür wird eine interkommunale Kooperation mit dem Kreis, der Gemeinde Niedernhausen, der Landeshauptstadt Wiesbaden unter Beteiligung von Hessen Mobil empfohlen (s. Abschlussbericht Kapitel 5).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Niedernhausen/Oberseelbach - Wiesbaden | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Niedernhausen | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3026 |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 280 Meter |
| DTV: | 5810 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | NRW_02 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 0 / 0 |

Lage:




Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 80 bis 100 km/h. Alternativ können Radfahrende die Verbindung übers Gerloh und Niederseelbach nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Umsetzung in Verbindung mit anschließenden Maßnahmen an der L3026.

Fotos:

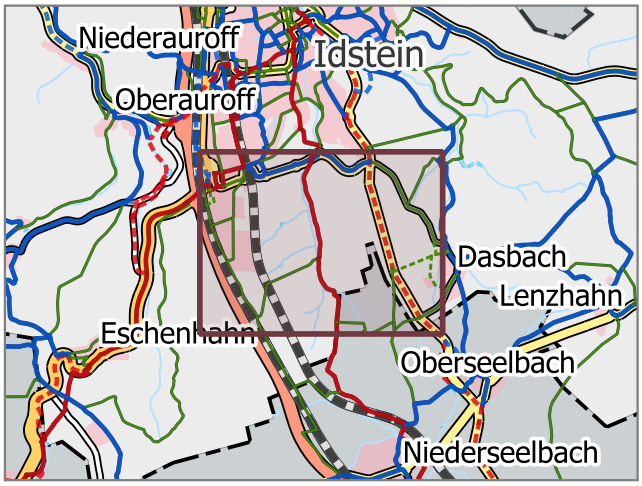
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 200.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

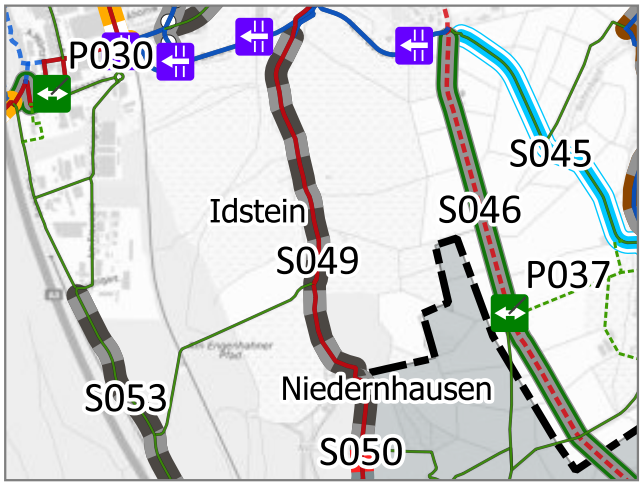
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie sowie der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet. Die Alternativverbindung gemäß Radhauptnetz Hessen führt auf Wirtschaftswegen (übers Gerloh), ist jdeoch nicht für den Alltagsradverkehr ausgebaut.

Sonstiges: Der betrachtete Abschnitt liegt auf der Gemarkung Niedernhausen. Das Radverkehrspotenzial sowie Varianten zur Führung der Verbindung Idstein-Niedernhausen-Wiesbaden sollen im gesamten Korridor im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vertieft untersucht werden (s. Mobilitätskonzept Rheingau-Taunus-Kreis, Maßnahme RV-4). Hierfür wird eine interkommunale Kooperation mit dem Kreis, der Gemeinde Niedernhausen, der Landeshauptstadt Wiesbaden unter Beteiligung von Hessen Mobil empfohlen (s. Abschlussbericht Kapitel 5).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Niedernhausen/Niederseelbach - Wiesbaden | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | Niedernhausen | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 1900 Meter |
| DTV: | 5810 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | NSG, WSG, Biotope — Grunderwerb:- | Beteiligung: | 40 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine stellenweise schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Die parallel verlaufende L3026 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

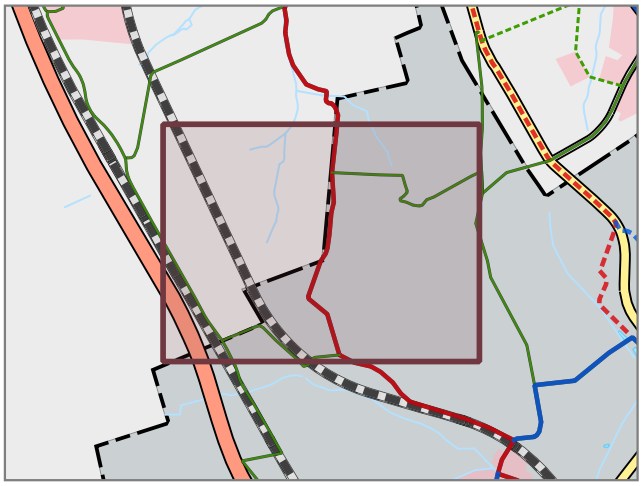
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 1.000.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

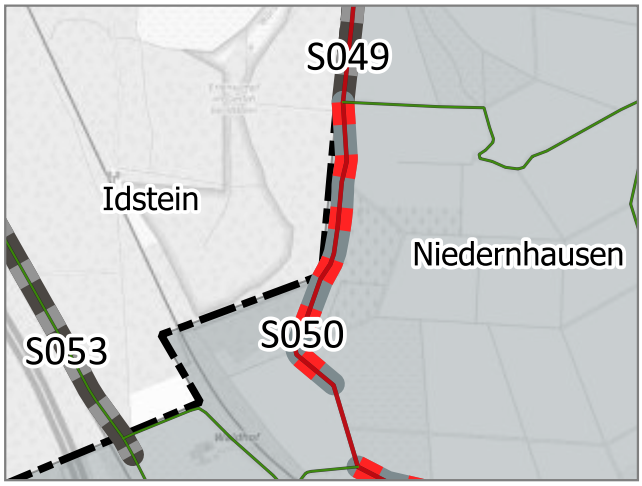
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand) und steigern die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Der betrachtete Abschnitt liegt auf dem Radhauptnetz Hessens, ist jedoch nicht für den Alltagsradverkehr ausgebaut. Die Führung auf der Fahrbahn der L3026 ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Das Radverkehrspotenzial sowie Varianten zur Führung der Verbindung Idstein-Niedernhausen-Wiesbaden sollen im gesamten Korridor im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vertieft untersucht werden (siehe auch Mobilitätskonzept Rheingau-Taunus-Kreis, Maßnahme RV-4). Hierfür wird eine interkommunale Kooperation mit dem Kreis, der Gemeinde Niedernhausen, der Landeshauptstadt Wiesbaden unter Beteiligung von Hessen Mobil empfohlen (siehe Abschlussbericht Kapitel 5).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Niedernhausen/Niederseelbach - Wiesbaden | Maßnahmentyp: | **Schadhafte Oberfläche sanieren** |
| Kommune 1: | Niedernhausen | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 650 Meter |
| DTV: | 5810 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 9 / 0 |

Lage:






Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche. Die parallel verlaufende L3026 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:

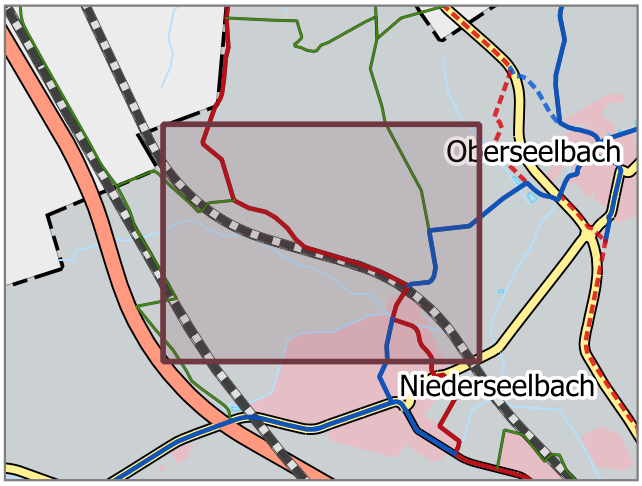
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 200.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

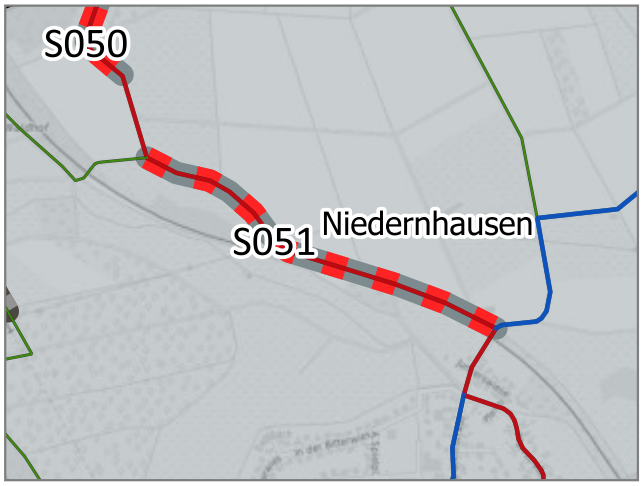
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden führen. Der betrachtete Abschnitt liegt auf dem Radhauptnetz Hessens, ist jedoch nicht für den Alltagsradverkehr ausgebaut. Die Führung auf der Fahrbahn der L3026 ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie sowie der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der Weg liegt auf der Gemarkung Niedernhausen. Das Radverkehrspotenzial sowie Varianten zur Führung der Verbindung Idstein-Niedernhausen-Wiesbaden sollen im gesamten Korridor im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vertieft untersucht werden (s. Mobilitätskonzept Rheingau-Taunus-Kreis, Maßnahme RV-4). Hierfür wird eine interkommunale Kooperation mit dem Kreis, der Gemeinde Niedernhausen, der Landeshauptstadt Wiesbaden unter Beteiligung von Hessen Mobil empfohlen (s. Abschlussbericht Kapitel 5).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Niedernhausen/Niederseelbach - Wiesbaden | Maßnahmentyp: | **Schadhafte Oberfläche sanieren** |
| Kommune 1: | Niedernhausen | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 840 Meter |
| DTV: | 5810 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 4 / 1 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche. Die parallel verlaufende L3026 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:

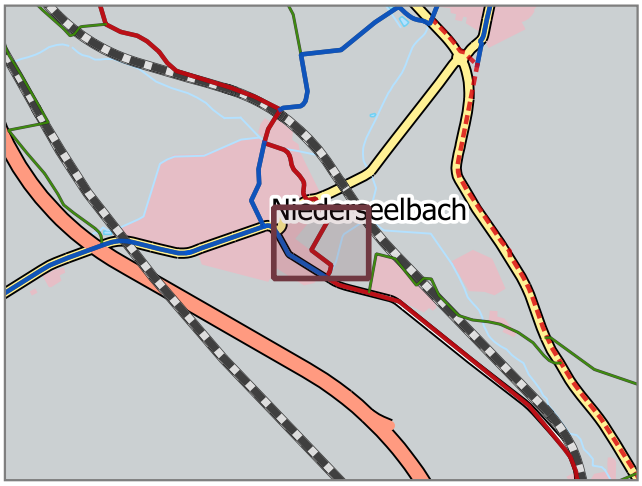
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 300.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden führen. Die betrachtete Abschnitt liegt auf dem Radhauptnetz Hessens, ist jedoch nicht für den Alltagsradverkehr ausgebaut. Die Führung auf der Fahrbahn der L3026 ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie sowie der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der Weg liegt auf der Gemarkung Niedernhausen. Das Radverkehrspotenzial sowie Varianten zur Führung der Verbindung Idstein-Niedernhausen-Wiesbaden sollen im gesamten Korridor im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vertieft untersucht werden (s. Mobilitätskonzept Rheingau-Taunus-Kreis, Maßnahme RV-4). Hierfür wird eine interkommunale Kooperation mit dem Kreis, der Gemeinde Niedernhausen, der Landeshauptstadt Wiesbaden unter Beteiligung von Hessen Mobil empfohlen (s. Abschlussbericht Kapitel 5).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Niedernhausen/Niederseelbach - Wiesbaden | Maßnahmentyp: | **Unbefestigten Weg ausbauen** |
| Kommune 1: | Niedernhausen | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 370 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | UWA_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 1 / 0 |

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

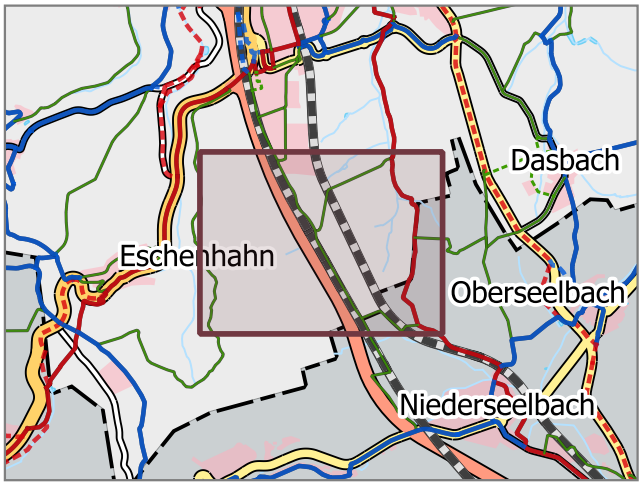
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 350.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

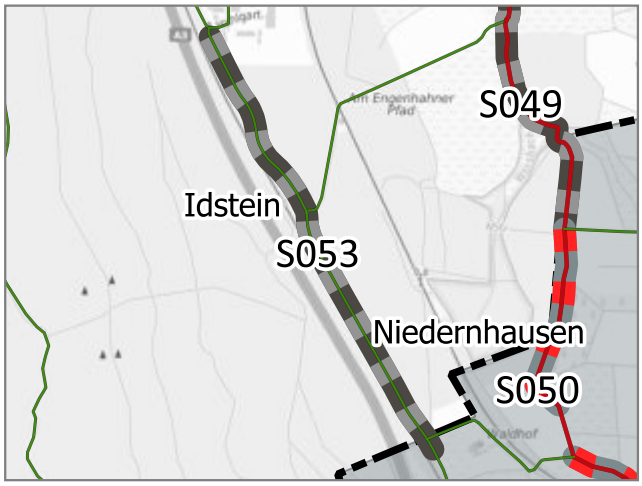
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen. Die Führung über den Wirtschaftsweg bietet eine verkehrs- und steigungsarme Umfahrung des Ortskerns Niederseelbachs. Die Maßnahme ist Teil des Radverkehrskonzepts Niedernhausens.

Sonstiges: Der Weg liegt auf der Gemarkung Niedernhausen. Das Radverkehrspotenzial sowie Varianten zur Führung der Verbindung Idstein-Niedernhausen-Wiesbaden sollen im gesamten Korridor im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vertieft untersucht werden (s. Mobilitätskonzept Rheingau-Taunus-Kreis, Maßnahme RV-4). Hierfür wird eine interkommunale Kooperation mit dem Kreis, der Gemeinde Niedernhausen, der Landeshauptstadt Wiesbaden unter Beteiligung von Hessen Mobil empfohlen (s. Abschlussbericht Kapitel 5).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Niedernhausen/Niederseelbach - Wiesbaden | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | Niedernhausen | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 1600 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb:- | Beteiligung: | 30 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Die parallel verlaufende L3026 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

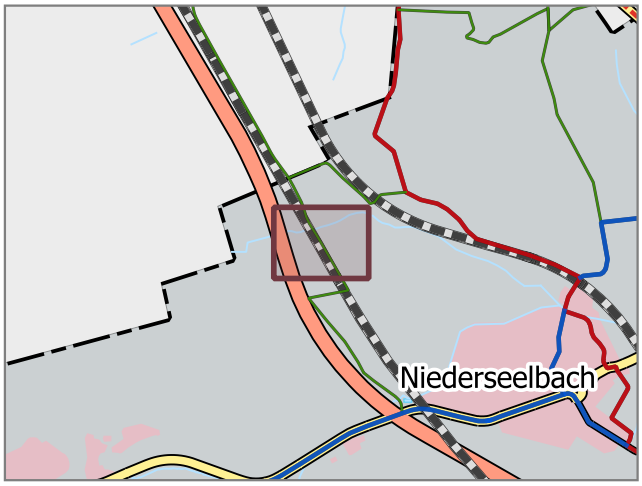
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 1.000.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand) und steigern die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Die Alternativverbindung gemäß Radhauptnetz Hessen führt auf Wirtschaftswegen (übers Gerloh), ist jedoch nicht für den Alltagsradverkehr ausgebaut. Die Führung auf der L3026 ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Das Radverkehrspotenzial sowie Varianten zur Führung der Verbindung Idstein-Niedernhausen-Wiesbaden sollen im gesamten Korridor im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vertieft untersucht werden (s. Mobilitätskonzept Rheingau-Taunus-Kreis, Maßnahme RV-4). Hierfür wird eine interkommunale Kooperation mit dem Kreis, der Gemeinde Niedernhausen, der Landeshauptstadt Wiesbaden unter Beteiligung von Hessen Mobil empfohlen (s. Abschlussbericht Kapitel 5).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Niedernhausen/Niederseelbach - Wiesbaden | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Niedernhausen | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 250 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 0 / 0 |

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Die parallel verlaufende L3026 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

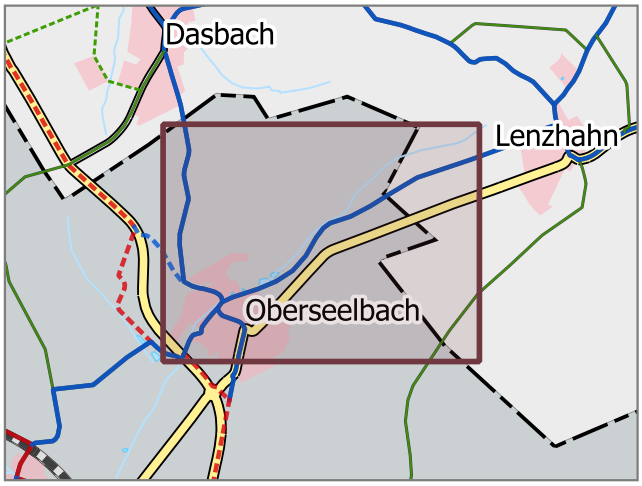
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 150.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

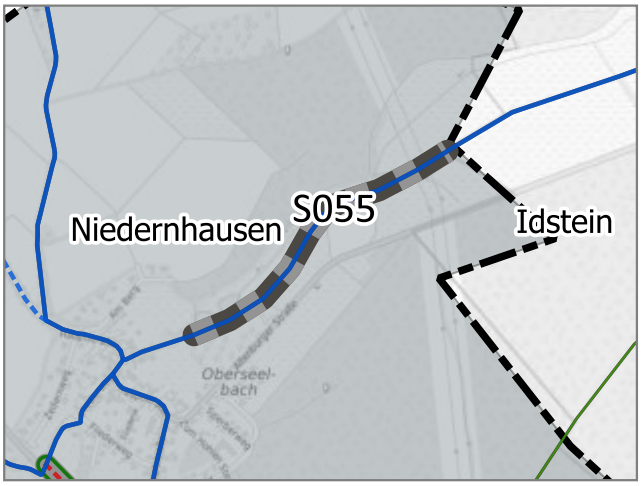
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand) und steigern die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Die Alternativverbindung gemäß Radhauptnetz Hessen führt auf Wirtschaftswegen (übers Gerloh), ist jedoch nicht für den Alltagsradverkehr ausgebaut. Die Führung auf der L3026 ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Das Radverkehrspotenzial sowie Varianten zur Führung der Verbindung Idstein-Niedernhausen-Wiesbaden sollen im gesamten Korridor im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vertieft untersucht werden (s. Mobilitätskonzept Rheingau-Taunus-Kreis, Maßnahme RV-4). Hierfür wird eine interkommunale Kooperation mit dem Kreis, der Gemeinde Niedernhausen, der Landeshauptstadt Wiesbaden unter Beteiligung von Hessen Mobil empfohlen (s. Abschlussbericht Kapitel 5).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Lenzhahn - Niedernhausen/Oberseelbach | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Niedernhausen | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 680 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: nein | Beteiligung: | 0 / 1 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Die parallel verlaufende L3273 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

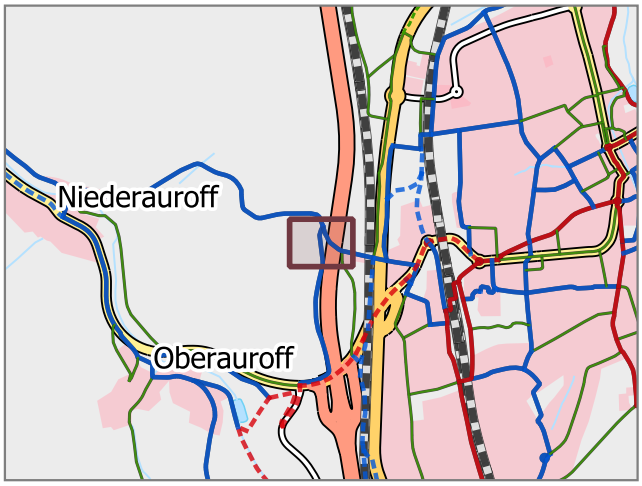
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 400.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

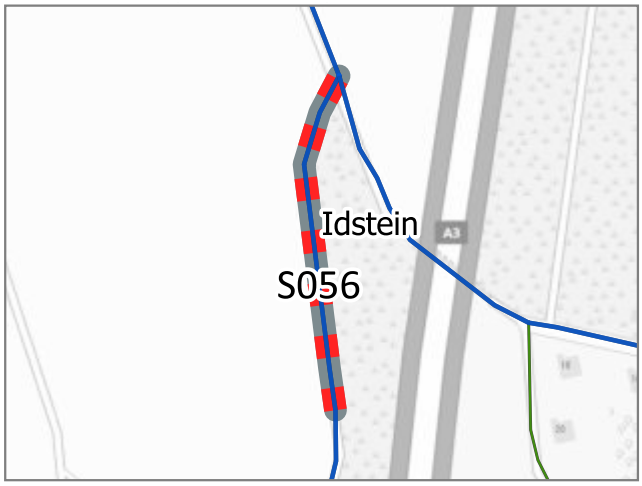
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Die Führung auf der Fahrbahn der L3273 ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der liegt vollständig auf der Gemarkung Niedernhausen und die Maßnahme (M36) ist Teil des Radverkehrskonzepts der Gemeinde.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Westliche Stadtteile - Taunusstein/Neuhof | Maßnahmentyp: | **Schadhafte Oberfläche sanieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 150 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | Biotope Grunderwerb:- | Beteiligung: | 0 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:

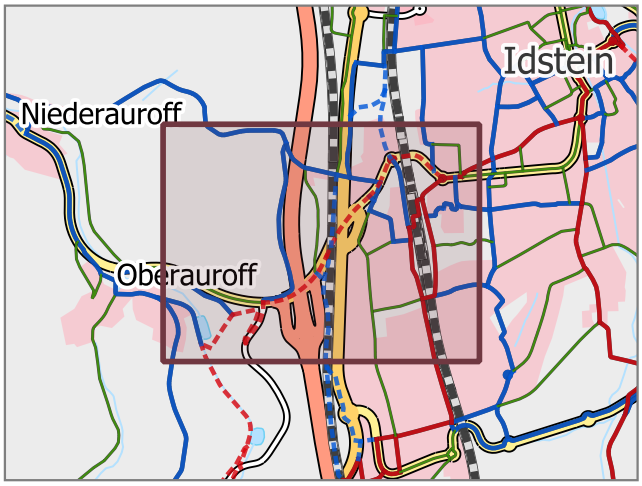
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 60.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

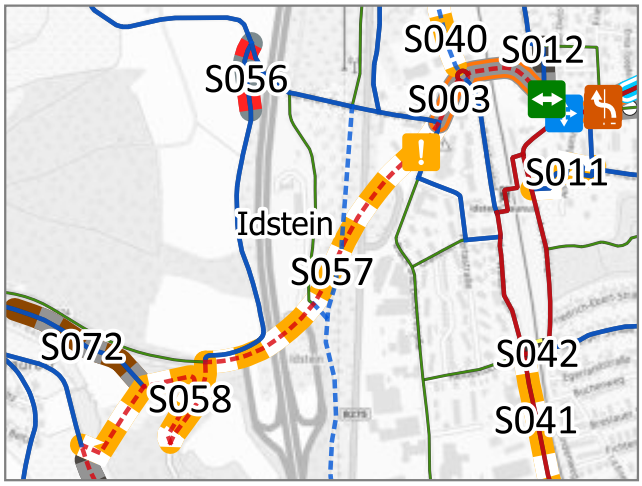
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden führen.

Sonstiges: -

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Westl. Stadtteile - Hünstetten / Taunusstein | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3274, K709 |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 740 Meter |
| DTV: | 14000 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen, Rheingau-Taunus-Kreis | Musterlösung: | NRW_02 |
| Schutzgebiet: | WSG Grunderwerb:- | Beteiligung: | 15 0 |

Lage:




Situation: Der vorhandene Gehweg ist deutlich zu schmal. Im Zuge der Autobahnunterführung (A3) besteht eine Engstelle. Es besteht keine Querungsmöglichkeit der L3274 westlich der Autobahn.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht (ggfs. bis Oberauroff, siehe Maßnahme S072) einschließlich Entschärfung der Engstelle. Herstellen einer gesicherten Querung der L3274 westlich der Autobahn (Unterquerung/LSA; s. RR5 VEP Idstein 2035).

Fotos:

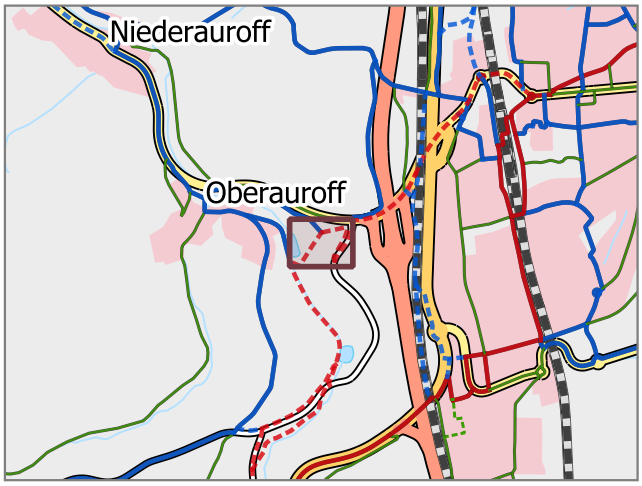
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | k. A. | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | k. A. |

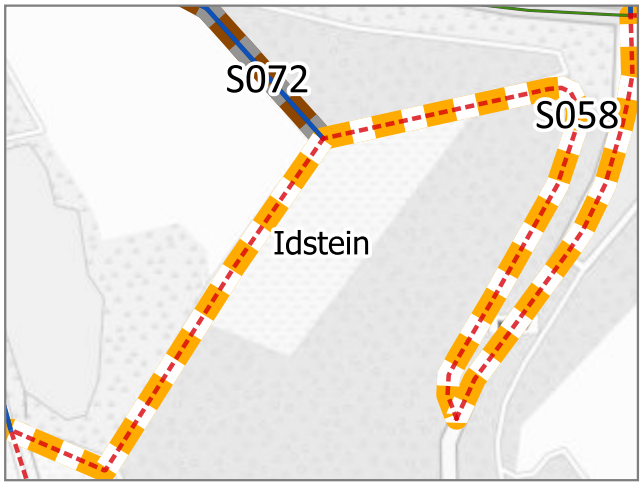
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Die Führung auf der Fahrbahn der L3274 ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, des Schwerlastverkehrs (284 SV/Tag) sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet. Alternativ besteht eine umwegige Verbindung (Auroffer Straße/Wirtschaftsweg), die auch aufgrund der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet ist.

Sonstiges: Varianten zur Führung der Verbindung Idstein - Eschenhahn - Taunusstein (analog zur B275) sind im Kontext der geplanten Ortsumgehung Eschenhahn (Kostenträger: Bund) vertieft zu untersuchen (siehe Abschlussbericht). Abstimmung erforderlich (Rheingau-Taunus-Kreis, Land Hessen, Bund). Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da die bauliche Anpassung des gesamten betrachteten Straßenabschnitts sowie der Autobahunterquerung nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und nur schwer abzuschätzen ist.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Westl. Stadtteile - Hünstetten / Taunusstein | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg (L3274/K707) |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 660 Meter |
| DTV: | 6427 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Bund, Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | UWA_01 |
| Schutzgebiet: | WSG Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 7 0 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Idstein und den westlichen Stadtteilen bzw. weiter in Richtung Hünstetten / Taunusstein. Die parallel verlaufenden L3274 sowie K707 verfügen über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Neubau eines Geh- und Radwegs im betrachteten Abschnitt. Herstellen einer gesicherten Querung der L3274 westlich der Autobahn (Unterquerung/LSA; s. RR5 VEP Idstein 2035) mit Anschluss an bestehenden Weg an der L3274.

Fotos:

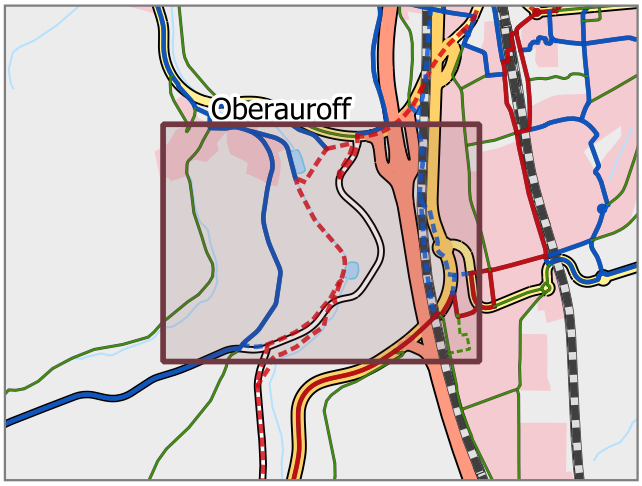
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | k. A. | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | k. A. |

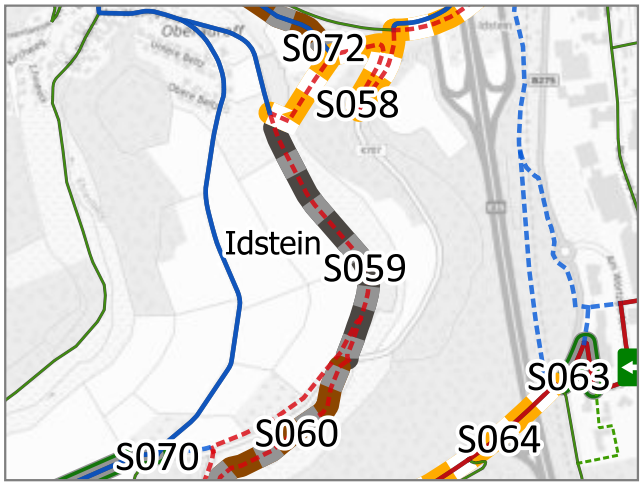
Begründung: Eine Verbindung zwischen Idstein und Oberauroff ist aktuell nur über die L3274 vorhanden. In Richtung Eschenhahn bestehen Verbindungen über die L3274/K707/K708 bzw. die B275. All diese Straßen verfügen über keine Radverkehrsanlagen. Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, des Schwerlastverkehrs (L3274: 284 SV/Tag; B275: 368) sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Varianten zur Führung der Verbindung Idstein - Eschenhahn - Taunusstein (analog zur B275) sind im Kontext der geplanten Ortsumgehung Eschenhahn (Kostenträger: Bund) vertieft zu untersuchen (siehe Abschlussbericht). Abstimmung erforderlich (Rheingau-Taunus-Kreis, Land Hessen, Bund). Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da die bauliche Anpassung des betrachteten Abschnitts nur schwer abzuschätzen ist (Trassierung abhängig von Knotenpunkt L3724) und nicht ausschließlich den Radverkehr betrifft.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Eschenhahn - Taunusstein/Neuhof | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg (K707) |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 560 Meter |
| DTV: | 10210 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Bund, Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | WSG, Biotope — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 5 / 3 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Idstein und Eschenhahn sowie weiter in Richtung Taunusstein. Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise groben Schotter. Die parallel verlaufende K707 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

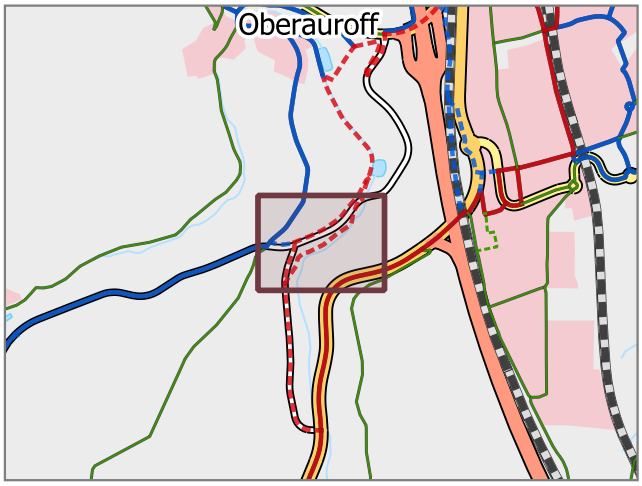
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 300.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

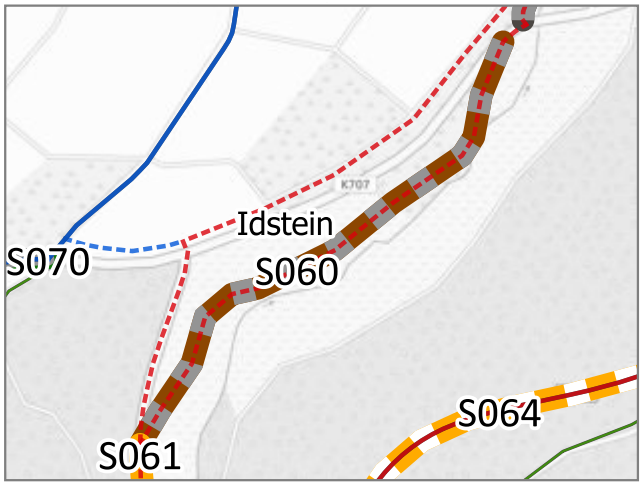
Begründung: Zwischen Idstein und Eschenhahn bzw. weiter in Richtung Taunusstein bestehen Verbindungen über die L3274/K707/K708 bzw. die B275. All diese Straßen verfügen über keine Radverkehrsanlagen. Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, des Schwerlastverkehrs (L3274: 284 SV/Tag; B275: 368) sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet. Verkehrsmengen (DTV 10210) bezogen auf B275.

Sonstiges: Alternativ ist der Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges an der K707 zu prüfen. Varianten zur Führung der Verbindung Idstein - Eschenhahn - Taunusstein (analog zur B275) sind im Kontext der geplanten Ortsumgehung Eschenhahn (Kostenträger: Bund) vertieft zu untersuchen (siehe Abschlussbericht). Abstimmung erforderlich (Rheingau-Taunus-Kreis, Land Hessen, Bund).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Eschenhahn - Taunusstein/Neuhof | Maßnahmentyp: | **Unbefestigten Weg ausbauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg (K707/K708) |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 490 Meter |
| DTV: | 10210 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Bund, Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | UWA_01 / NRW_02 |
| Schutzgebiet: | WSG, Biotope — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 1 / 3 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Idstein und Eschenhahn sowie weiter in Richtung Taunusstein. Die parallel verlaufenden K707/K708 verfügen über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

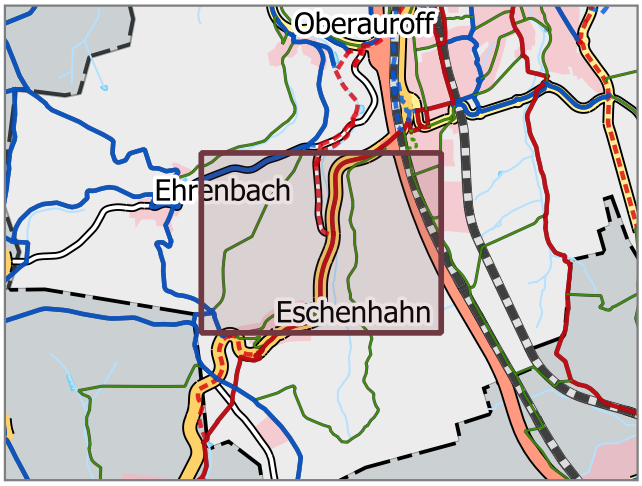
Priorität: B — Kostenrahmen: 450.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Befriedigend

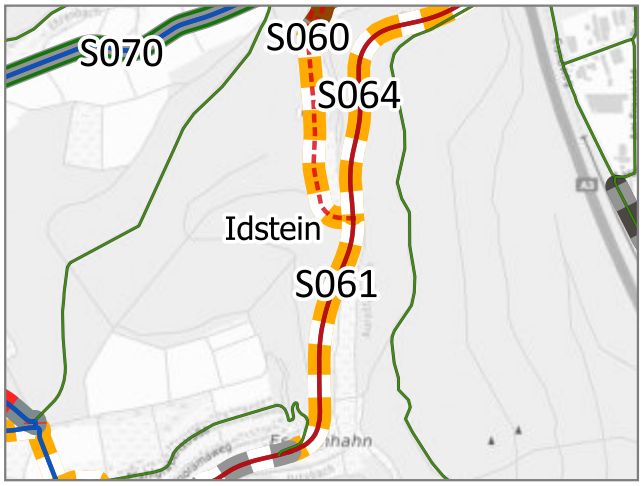
Begründung: Zwischen Idstein und Eschenhahn bzw. weiter in Richtung Taunusstein bestehen Verbindungen über die L3274/K707/K708 bzw. die B275. All diese Straßen verfügen über keine Radverkehrsanlagen. Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, des Schwerlastverkehrs (L3274: 284 SV/Tag; B275: 368) sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet. Verkehrsmengen (DTV 10210) bezogen auf B275.

Sonstiges: Einschränkungen durch Gewässerrandlage prüfen. Alternativ ist der Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges an K707/K708 zu prüfen (ggfs. über nördlich verlaufende Wegeparzelle). Varianten zur Führung der Verbindung Idstein - Eschenhahn - Taunusstein (analog zur B275) sind im Kontext der geplanten Ortsumgehung Eschenhahn (Kostenträger: Bund) vertieft zu untersuchen (siehe Abschlussbericht). Abstimmung erforderlich (Rheingau-Taunus-Kreis, Land Hessen, Bund).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Eschenhahn - Taunusstein/Neuhof | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | K708 / B275 |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 1560 Meter |
| DTV: | 10210 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein  Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Bund, Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | WSG, Biotope  Grunderwerb:- | Beteiligung: | 5  2 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Idstein und Eschenhahn sowie weiter in Richtung Taunusstein. K707 und B275 verfügen über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Rückbau der bestehenden Kreis- und Bundesstraße zu einem selbstständigen Geh- und Radweg im Zuge der Ortsumgehung Eschenhahn (B275).

Fotos:

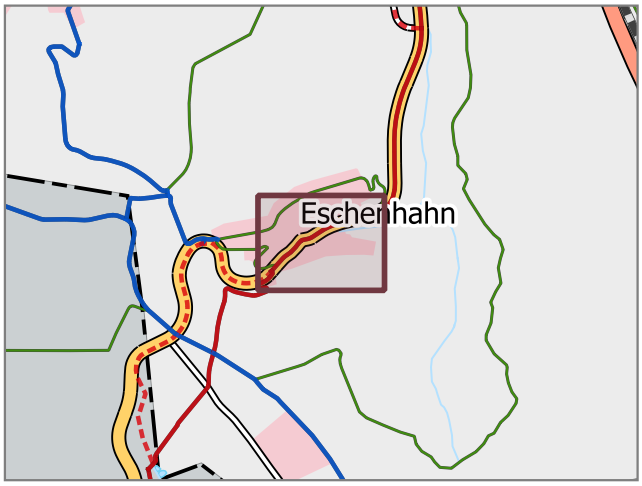
Priorität: B  Kostenrahmen: k. A.  Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

Begründung: Zwischen Idstein und Eschenhahn bzw. weiter in Richtung Taunusstein bestehen Verbindungen über die L3274/K707/K708 bzw. die B275. All diese Straßen verfügen über keine Radverkehrsanlagen. Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, des Schwerlastverkehrs (L3274: 284 SV/Tag; B275: 368) sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet. Verkehrsmengen (DTV 10210) bezogen auf B275.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da eine Sanierung und bauliche Anpassung des gesamten betrachteten Straßenabschnitts nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und zum jetzigen Zeitpunkt schwer abzuschätzen ist. Varianten zur Führung der Verbindung Idstein - Eschenhahn - Taunusstein (analog zur B275) sind im Kontext der geplanten Ortsumgehung Eschenhahn (Kostenträger: Bund) vertieft zu untersuchen (siehe Abschlussbericht). Abstimmung erforderlich (Rheingau-Taunus-Kreis, Land Hessen, Bund).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Eschenhahn - Taunusstein/Neuhof | Maßnahmentyp: | **Verkehrsberuhigende Umgestaltung** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | B275 (Schwalbacher Straße) |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 500 Meter |
| DTV: | 10210 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Bund | Musterlösung: | VUG_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 1 / 0 |

Lage:



Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums im Zuge der Ortsumgehung Eschenhahn. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen.

Fotos:

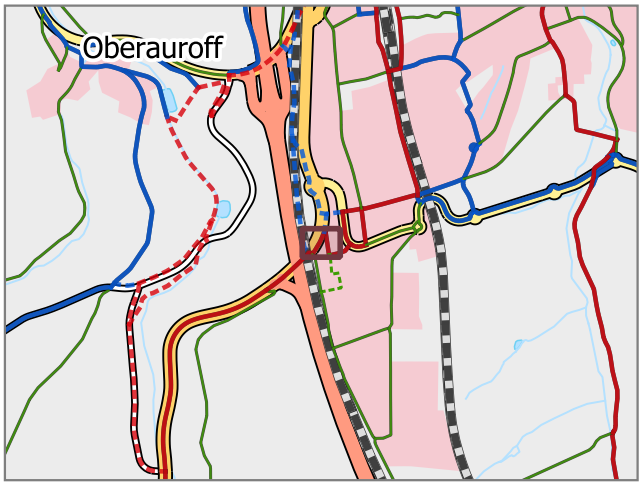
Priorität: B — Kostenrahmen: k. A. — Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

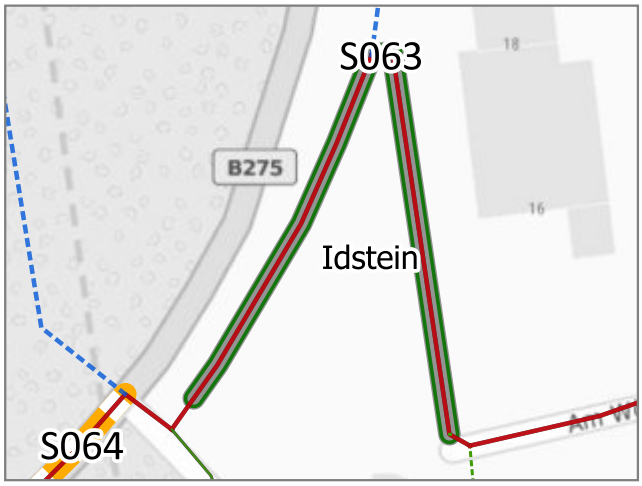
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehr verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

Sonstiges: Mögliche Maßnahmen sind geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen sowie Aufpflasterungen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Temporäre, verkehrsberuhigende Maßnahmen im Vorfeld der Umsetzung der Ortsumgehung prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Eschenhahn - Taunusstein/Neuhof | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | B275 / Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 200 Meter |
| DTV: | 10210 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | UWA_01 / NRW_02 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 6 / 0 |

Lage:




Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Derzeit können Radfahrende die Verbindung Cunoweg/Richard-Klinger-Straße nutzen.

Beschreibung: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:

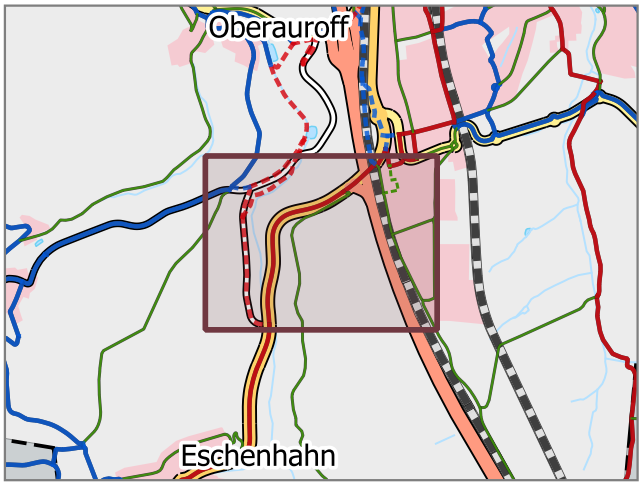
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 150.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

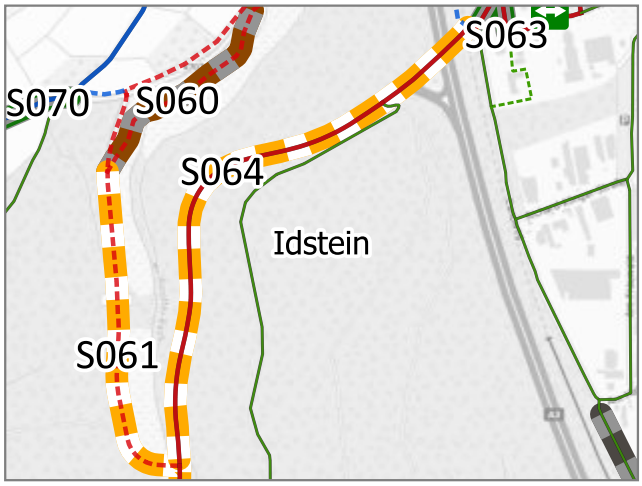
Begründung: Eine Verbindung zwischen Idstein und Eschenhahn ist aktuell über die B275sowie im betrachteten Abschnitt umwegig über Cunoweg/Richard-Klinger-Straße vorhanden. Die Führung auf der Fahrbahn (B275) ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten sowie des Schwerlastverkehrs (368) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der erste Teil des betrachteten Abschnitts verläuft auf einer bestehenden Wegeparzelle (in Verlängerung von Am Wörtzgarten). Kurzfristig ist eine Freigabe der  südlich anschließenden Parkplätze für den Radverkehr mit den Eigentümern zu prüfen.  Varianten zur Führung der Verbindung Idstein - Eschenhahn - Taunusstein (analog zur B275) sind im Kontext der geplanten Ortsumgehung Eschenhahn vertieft zu untersuchen (Kostenträger: Bund). Abstimmung erforderlich (Rheingau-Taunus-Kreis, Land Hessen, Bund).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Eschenhahn - Taunusstein/Neuhof | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | B275 |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 1260 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | NRW_02 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb:- | Beteiligung: | 6 / 2 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Idstein und Eschenhahn sowie weiter in Richtung Taunusstein. K707 und B275 verfügen über keine Radverkehrsanlagen. Im Zuge der Autobahnunterführung (A3) besteht eine Engstelle. Der vorhandene Weg ist deutlich zu schmal.

Beschreibung: Rückbau der bestehenden Bundesstraße zu einem selbstständigen Geh- und Radweg im Zuge der Ortsumgehung Eschenhahn (B275). Verbreitern des bestehenden Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht einschließlich Entschärfung der Engstelle (siehe auch Maßnahme RR2 VEP Idstein 2035).

Fotos:

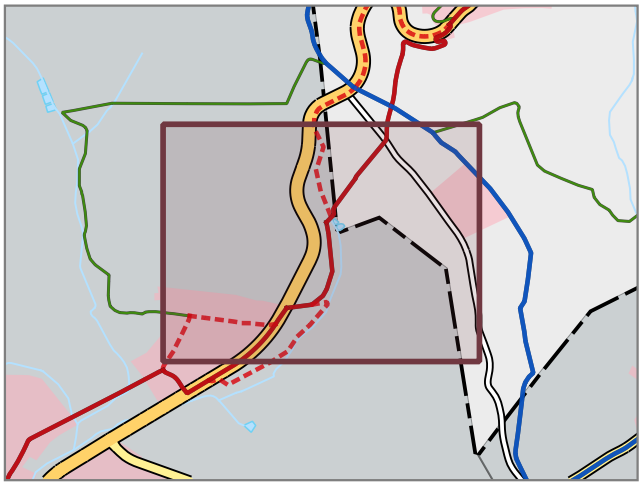
Priorität: B — Kostenrahmen: k. A. — Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

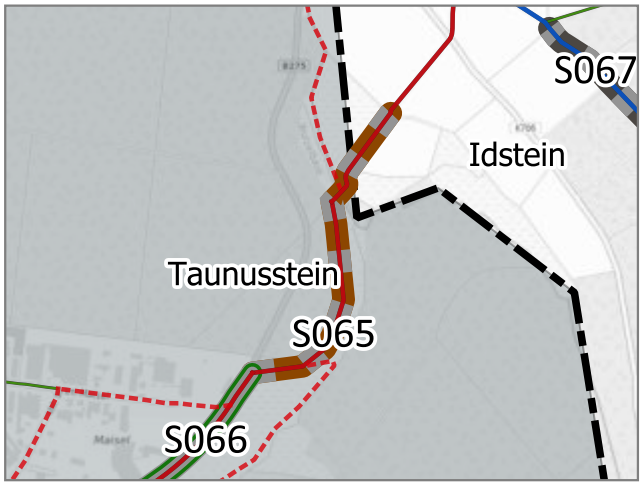
Begründung: Zwischen Idstein und Eschenhahn bestehen Verbindungen über die L3274/K707/K708 bzw. die B275. All diese Straßen verfügen über keine Radverkehrsanlagen. Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, des Schwerlastverkehrs (L3274: 284 SV/Tag; B275: 368) sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet. Verkehrsmengen (DTV 10210) bezogen auf B275.

Sonstiges: Varianten zur Führung der Verbindung Idstein - Eschenhahn - Taunusstein (analog zur B275) sind im Kontext der geplanten Ortsumgehung Eschenhahn (Kostenträger: Bund) vertieft zu untersuchen (siehe Abschlussbericht). Abstimmung erforderlich (Rheingau-Taunus-Kreis, Land Hessen, Bund). Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da die bauliche Anpassung des gesamten betrachteten Straßenabschnitts sowie der Autobahunterquerung nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und nur schwer abzuschätzen ist.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Eschenhahn - Taunusstein/Neuhof | Maßnahmentyp: | **Unbefestigten Weg ausbauen** |
| Kommune 1: | Taunusstein | | |
| Kommune 2: | Idstein | Straße: | Wirtschaftsweg (B275) |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 720 Meter |
| DTV: | 10210 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | UWA_01 |
| Schutzgebiet: | Biotope — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 5 / 0 |

Lage:






Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Idstein und Taunusstein. Die parallel verlaufende B275 verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

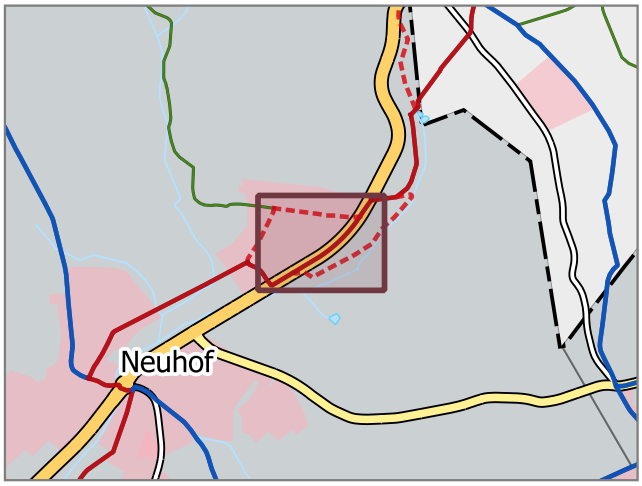
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 550.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

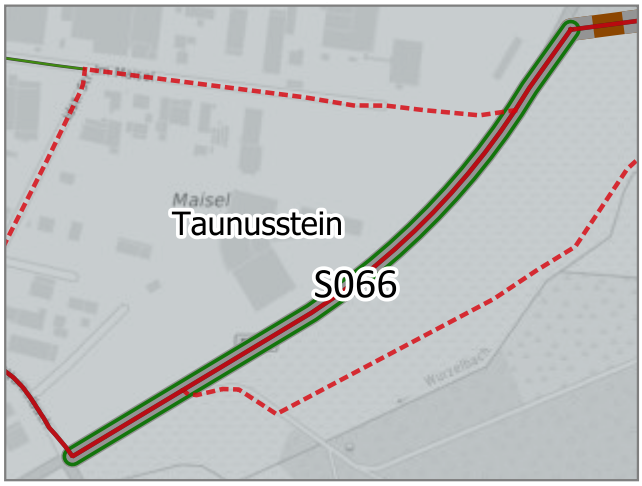
Begründung: Zwischen Idstein und Taunusstein bestehen Verbindungen über die B275 bzw. im Anschluss über K707/K708/L3274. All diese Straßen verfügen über keine Radverkehrsanlagen. Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, des Schwerlastverkehrs (L3274: 284 SV/Tag; B275: 368) sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet. Verkehrsmengen (DTV 10210) bezogen auf B275.

Sonstiges: Der Weg liegt teilweise auf der Gemarkung Taunusstein. Varianten zur Führung der Radverbindung sind im Rahmen der Vorplanung vertieft zu untersuchen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Eschenhahn - Taunusstein/Neuhof | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Taunusstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | B275 |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 570 Meter |
| DTV: | 10210 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | NRW_02 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 2 / 0 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Idstein und Taunusstein. Die B275 verfügt über keinen straßenbegleitenden Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung enes gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Ortseingang Neuhofs (Taunsstein).

Fotos:

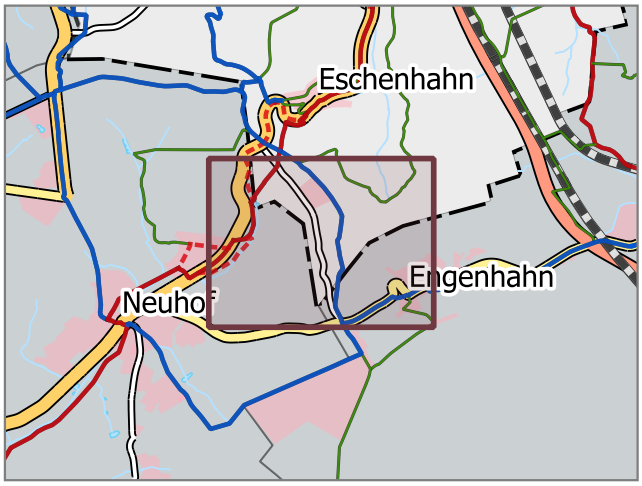
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 400.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

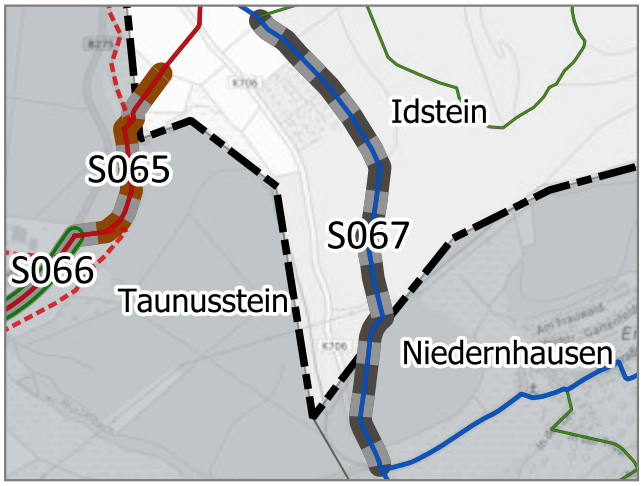
Begründung: Zwischen Idstein und Taunusstein bestehen Verbindungen über die B275 bzw. im Anschluss über K707/K708/L3274. All diese Straßen verfügen über keine Radverkehrsanlagen. Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, des Schwerlastverkehrs (L3274: 284 SV/Tag; B275: 368) sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet. Verkehrsmengen (DTV 10210) bezogen auf B275.

Sonstiges: Der Weg liegt vollständig auf der Gemarkung Taunusstein. Varianten zur Führung der Radverbindung sind im Rahmen der Vorplanung vertieft zu untersuchen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Eschenhahn - Niedernh./Wildp. & Engenh. | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | Niedernhausen | Straße: | Forstweg, Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 1700 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAA_01 / OAU_01 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: nein | Beteiligung: | 2 / 1 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Kies und Schotter. Die parallel verlaufende K706 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:

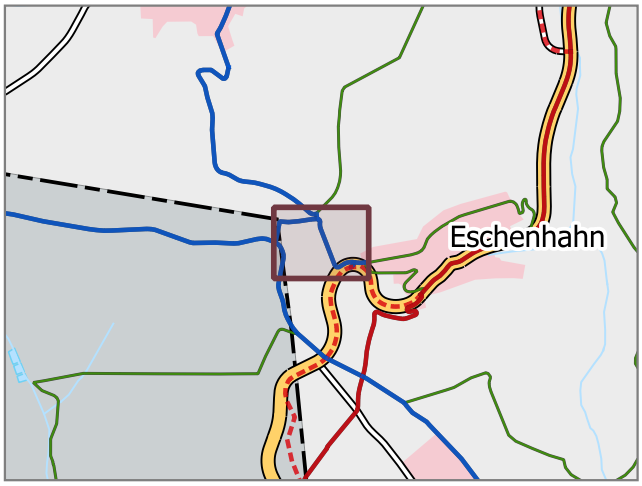
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 900.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

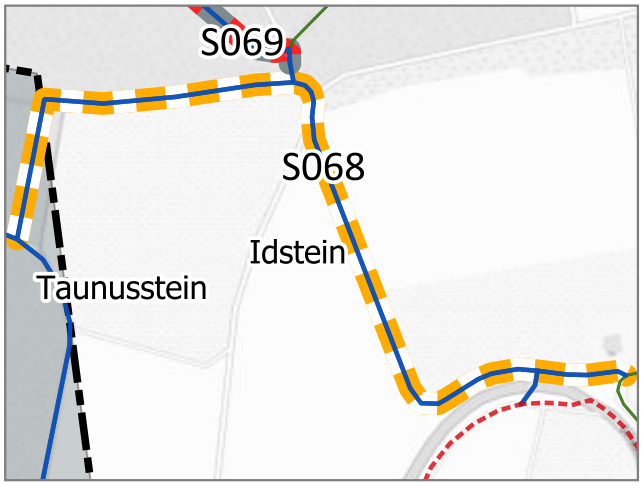
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der südliche Teil des Weges liegt auf der Gemarkung Niedernhausen und bildet Teil des Radverkehrskonzepts der Gemeinde Niedernhausen (Nummer M37). Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Ehrenbach - Idstein/Eschenhahn | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Ortsumgehung B275 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 610 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 2 / 0 |

Lage:




Situation: Der bestehende Wirtschaftsweg ist Teil der Radverbindung zwischen Eschenhahn und Ehrenbach.

Beschreibung: Radverbindung im Zuge der Ortsumgehung Eschenhahn gewährleisten (je nach Führung der verlegten B275 gesicherte Querung bzw. Anbindung).

Fotos:

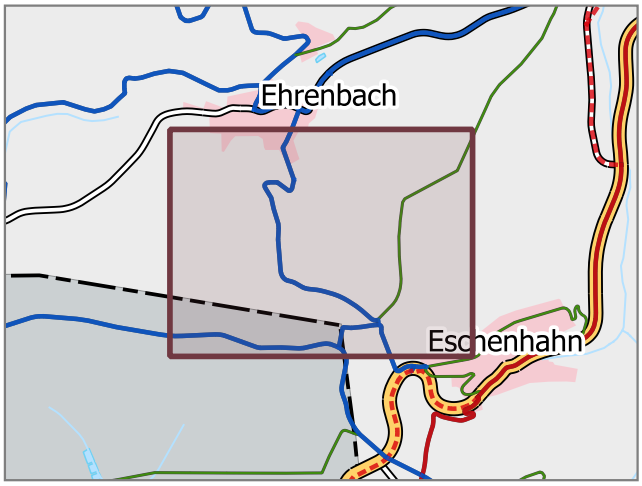
Priorität: D — Kostenrahmen: k. A. — Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

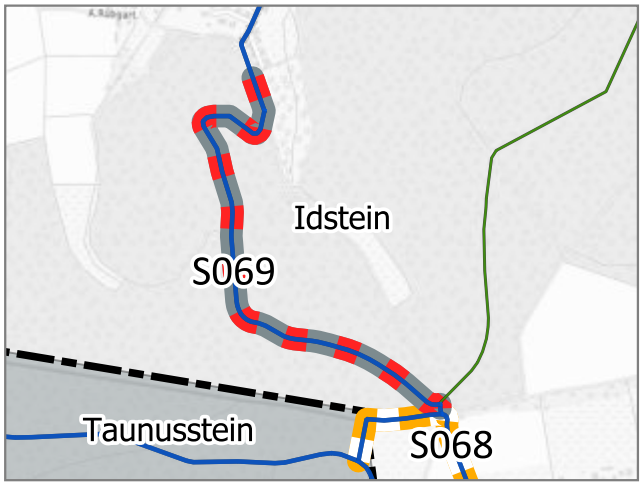
Begründung: Gemäß der aktuellen Planung schließt die Ortsumgehung nordwestlich des Ortsausgangs Eschenhahns an die bestehende Fahrbahn der B275 an. Die Radverbindungen in nordwestlicher Richtung von Eschenhahn sollen beim Neubau erhalten werden.

Sonstiges: Varianten zur Führung der Radverbindungen Richtung Ehrenbach und Taunusstein sind im Rahmen der der weiteren Planung der Ortsumgehung vertieft zu untersuchen (Abstimmung mit Hessen Mobil erforderlich). Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen noch nicht abzuschätzen sind.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Ehrenbach - Idstein/Eschenhahn | Maßnahmentyp: | **Schadhafte Oberfläche sanieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Forstweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 1160 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAU_01 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 2 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung.

Fotos:

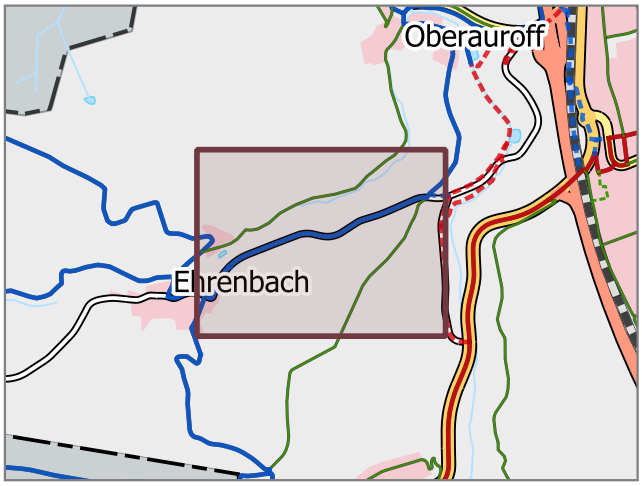
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 200.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

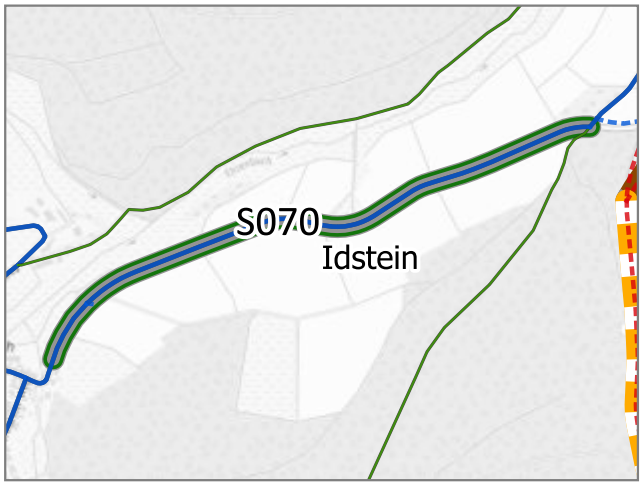
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden führen.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Oberauroff - Ehrenbach | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | K707 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 1300 Meter |
| DTV: | 2400 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Rheingau-Taunus-Kreis | Musterlösung: | NRW_02 |
| Schutzgebiet: | Biotope — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 3 / 0 |

Lage:




Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn (Ehrenbach) und Ende des Radweges (Einmündung Wirtschaftsweg).

Fotos:

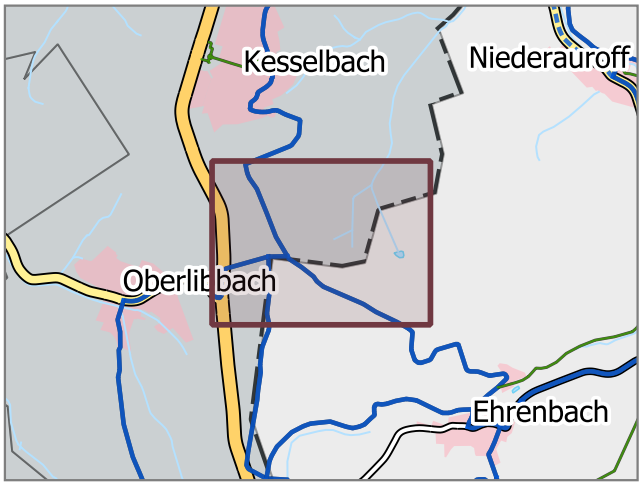
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 1.000.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

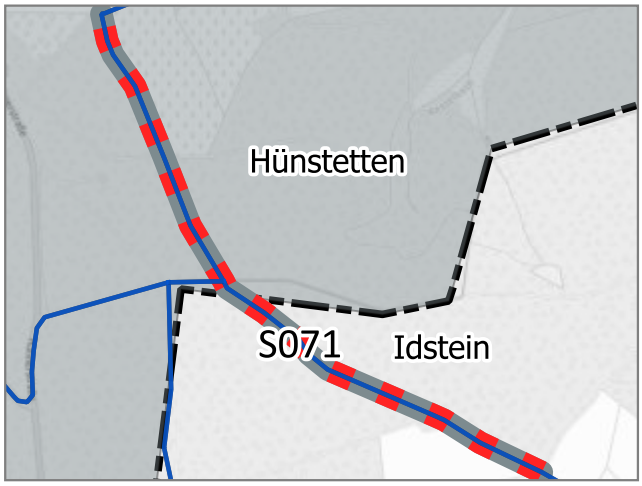
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Alternativ ist der Ausbau paralleler Wirtschaftswege (Ausführung als Herstellungsradweg) zu prüfen. Der Weg nördlich des Ehrenbachs bietet dabei die direkteste Verbindung, ist jedoch Teil des Qualitätswanderwegs "Via Mattiacorum" (Belange der Naherhloung sind abzuwägen).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Ehrenbach - Hünstetten/Kesselbach | Maßnahmentyp: | **Schadhafte Oberfläche sanieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | Hünstetten | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 1420 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAU_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 10 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:

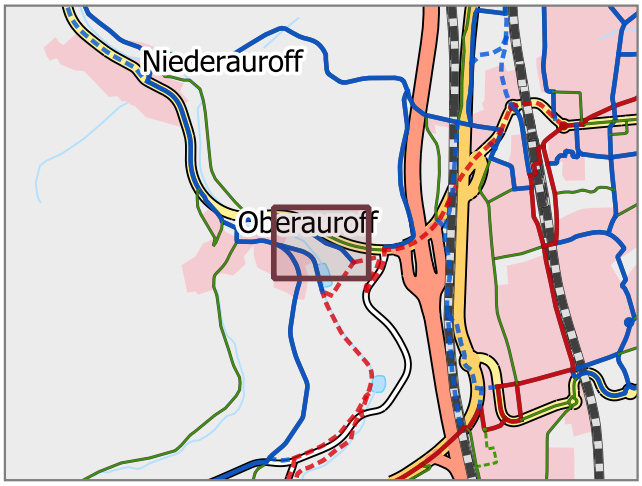
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 300.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

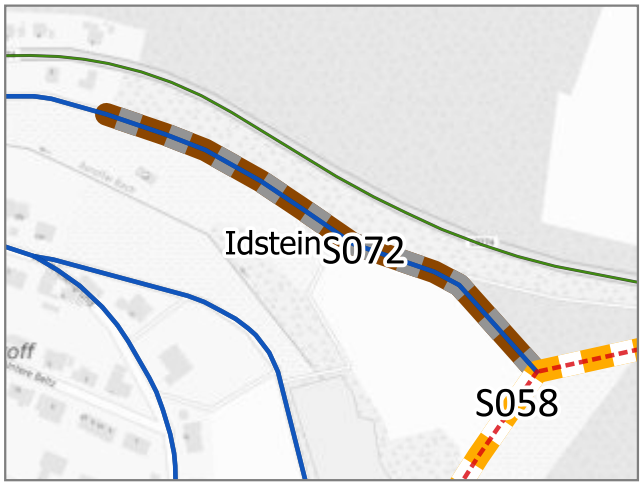
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden führen.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Ober-/Niederauroff - Hünstetten/Görsroth | Maßnahmentyp: | **Unbefestigten Weg ausbauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg (L3274) |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 330 Meter |
| DTV: | 6427 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | UWA_01 |
| Schutzgebiet: | WSG Grunderwerb:- | Beteiligung: | 4 1 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Idstein und den westlichen Stadtteilen bzw. weiter in Richtung Hünstetten. Der vorhandene Gehweg der parallel verlaufenden L3274 ist deutlich zu schmal.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

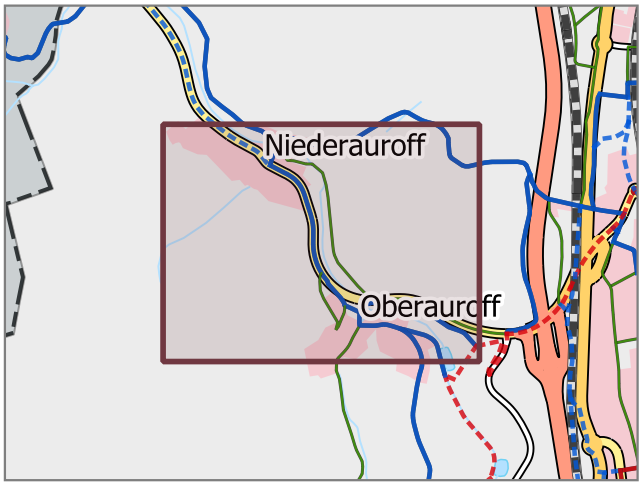
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 300.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

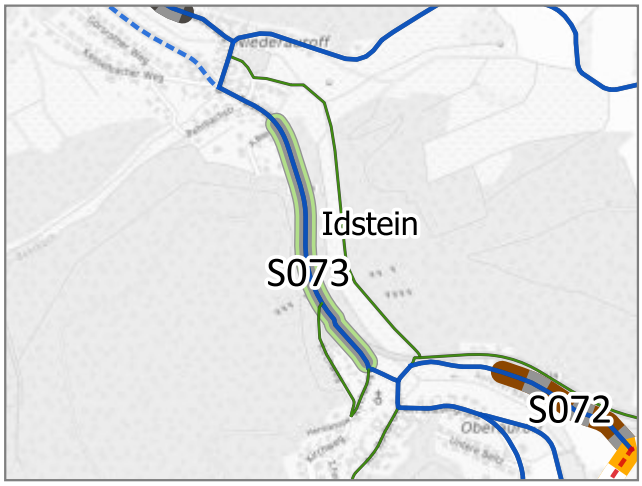
Begründung: Eine Verbindung zwischen Idstein und Oberauroff ist aktuell nur über die L3274 vorhanden. Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, des Schwerlastverkehrs (284 SV/Tag) sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet. Eine Verbreiterung des bestehenden Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht, ist im bestehenden Straßenquerschnitt aufgrund der vorhandenen Bebauung nicht möglich.

Sonstiges: Gemeinsame Umsetzung mit unmittelbar anschließenden Maßnahmen zur Anbindung an Knotenpunkt L3274/K707. Im Rahmen der weiteren Planung sind alternativ Spielräume zur Neuordnung des Straßenraums der L3274 („Am Rügert“) zu prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Ober-/Niederauroff - Hünstetten/Görsroth | Maßnahmentyp: | **Bestehenden Weg verbreitern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3274 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 560 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | NRW_02 |
| Schutzgebiet: | - Grunderwerb:- | Beteiligung: | 3 0 |

Lage:




Situation: Der vorhandene Gehweg ist deutlich zu schmal.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichten eines gesichertern baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Weges in Niederauroff.

Fotos:

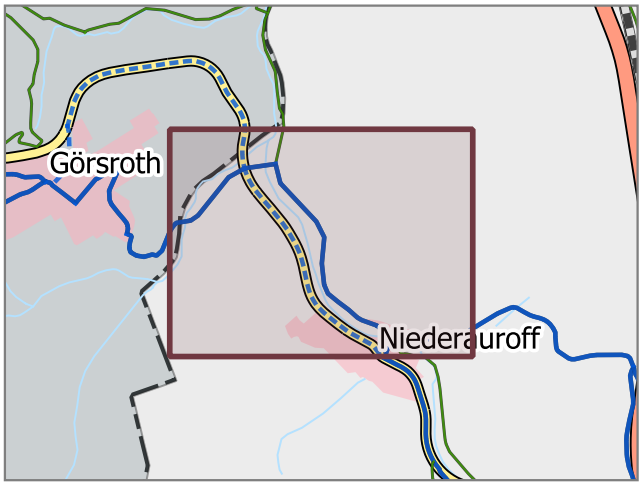
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 400.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

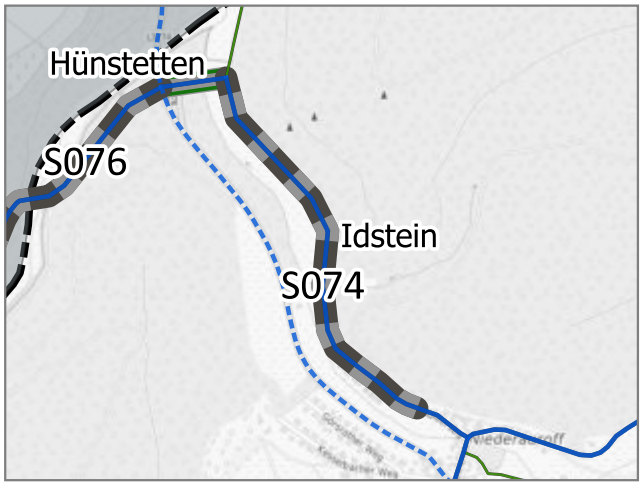
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Alternativ ist der Ausbau des Wirtschaftswegs östlich des Auroffer Bachs zu prüfen (Ausführung als Herstellungsradweg) zu prüfen. Dieser bildet Teil des Qualitätswanderwegs "Via Mattiacorum" (Belange der Naherhloung sind abzuwägen).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Ober-/Niederauroff - Hünstetten/Görsroth | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg (L3274) |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 870 Meter |
| DTV: | 6427 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | Biotope Grunderwerb:- | Beteiligung: | 11 0 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Idstein und Hünstetten. Die parallel verlaufende L3274 verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

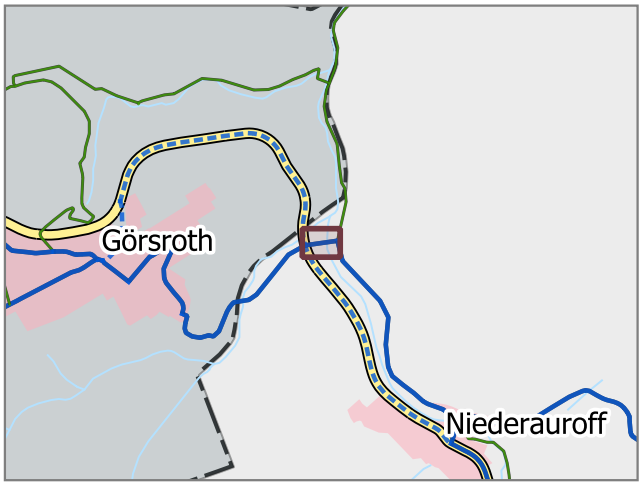
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 450.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

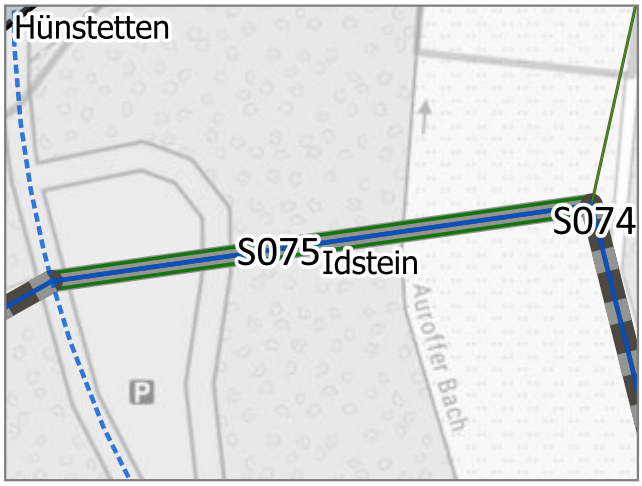
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Die Führung auf der Fahrbahn der L3274 ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, des Schwerlastverkehrs (284 SV/Tag) sowie der Kurvigkeit nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Varianten zur Führung der Verbindung Idstein - Ober-/Niederauroff - Hünstetten/Görsroth sind im Rahmen der Vorplanung vertieft zu prüfen. Mögliche Alternativen sind der Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges an der L3274 bzw. die Führung über das Haubental (Wirtschafts- und Forstwege).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Ober-/Niederauroff - Hünstetten/Görsroth | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3274 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 140 Meter |
| DTV: | 6427 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | UWA_01 |
| Schutzgebiet: | Biotope — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 5 / 0 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Idstein und Hünstetten. Die parallel verlaufende L3274 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges einschließlich Querung des Auroffer Bachs (Brücke/Durchlass).

Fotos:

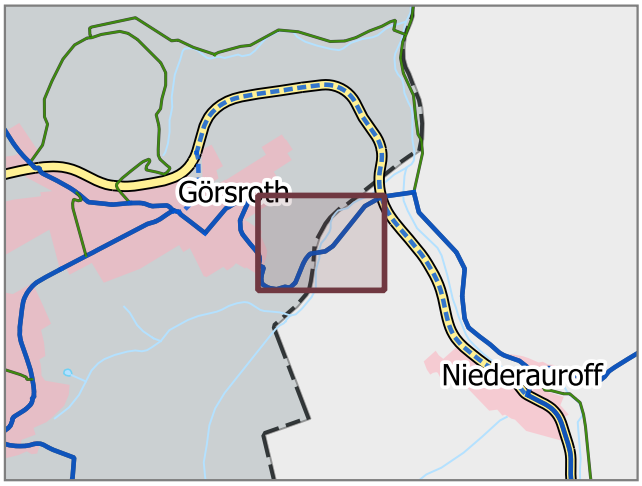
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 300.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

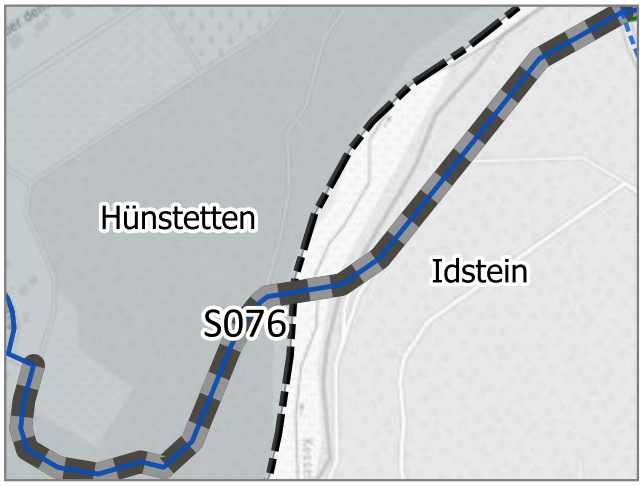
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn der L3274 ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, des Schwerlastverkehrs (284 SV/Tag) sowie der Kurvigkeit und der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Einschränkungen durch Gewässerrandlage prüfen. Varianten zur Führung der Verbindung Idstein - Ober-/Niederauroff - Hünstetten/Görsroth sind im Rahmen der Vorplanung vertieft zu prüfen. Mögliche Alternativen sind der Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges an der L3274 bzw. die Führung über das Haubental (Wirtschafts- und Forstwege).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Ober-/Niederauroff - Hünstetten/Görsroth | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg (L3274) |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 770 Meter |
| DTV: | 6427 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | - Grunderwerb:- | Beteiligung: | 6 0 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Idstein und Hünstetten. Die parallel verlaufende L3274 verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter bzw. teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:

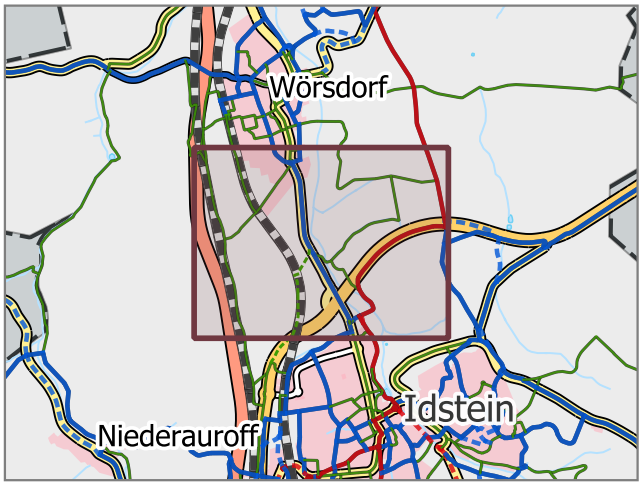
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 400.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

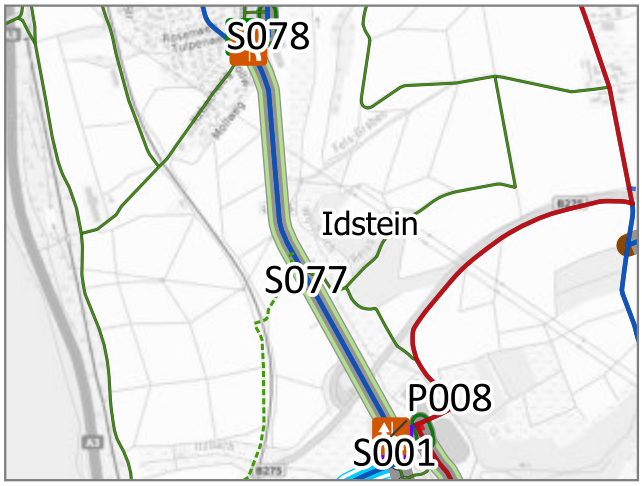
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Die Führung auf der Fahrbahn der L3274 ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, des Schwerlastverkehrs (284 SV/Tag) sowie der Kurvigkeit und der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Varianten zur Führung der Verbindung Idstein - Ober-/Niederauroff - Hünstetten/Görsroth sind im Rahmen der Vorplanung vertieft zu prüfen. Mögliche Alternativen sind der Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges an der L3274 bzw. die Führung über das Haubental (Wirtschafts- und Forstwege).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Wörsdorf | Maßnahmentyp: | **Bestehenden Weg verbreitern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3026 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 1440 Meter |
| DTV: | 12082 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | NRW_02 |
| Schutzgebiet: | WSG, Biotope — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 17 / 0 |

Lage:




Situation: Der vorhandene Gehweg ist für beide Fahrtrichtungen für den Radverkehr freigegeben und zu schmal.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:

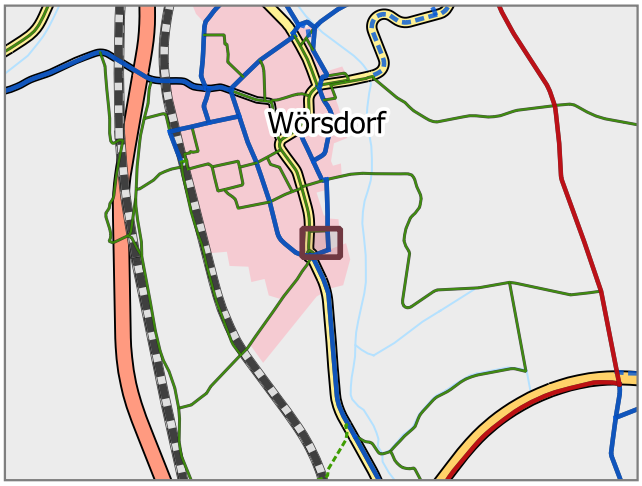
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 600.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

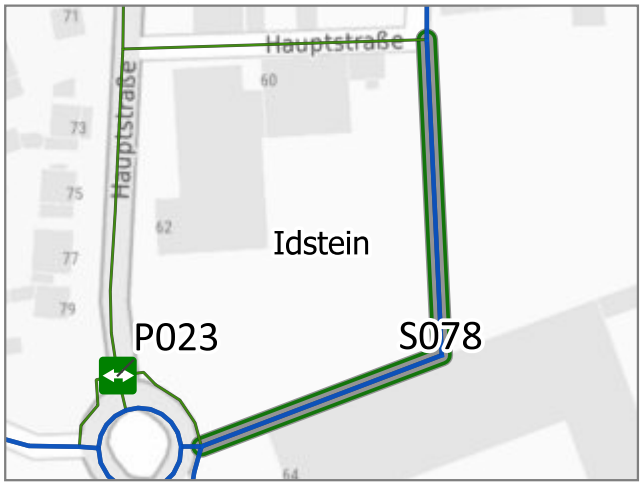
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Es bestehen zahlreiche Engstellen im Verlauf des Weges (Baumstandorte, Parkplatz Ortseingang Wörsdorf etc.). Im Rahmen einer Vorplanung sollen in Abstimmung mit Hessen Mobil Möglichkeiten für eine Verbreiterung des Weges vertieft untersucht werden.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Wörsdorf | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3026 (parallel zur Hauptstraße) |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 150 Meter |
| DTV: | 12082 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | GVA_01 / NRW_02 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 13 / 0 |

Lage:




Situation: Die Hauptstraße (L3026) verfügt über keine Radverkehrsanlagen und der bestehende Straßenquerschnitt lässt dies nicht zu. Die bestehende Wegeverbindung durch Wörsdorf verläuft auf einem für den Radverkehr freigegeben Gehweg durch einen Kreisverkehr und entlang der Hauptstraße.

Beschreibung: Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges. Neuordnung der Verkehrsführung am östlichen Knotenpunktarm des Kreisverkehrs am Ortseingang Wörsdorfs.

Fotos:

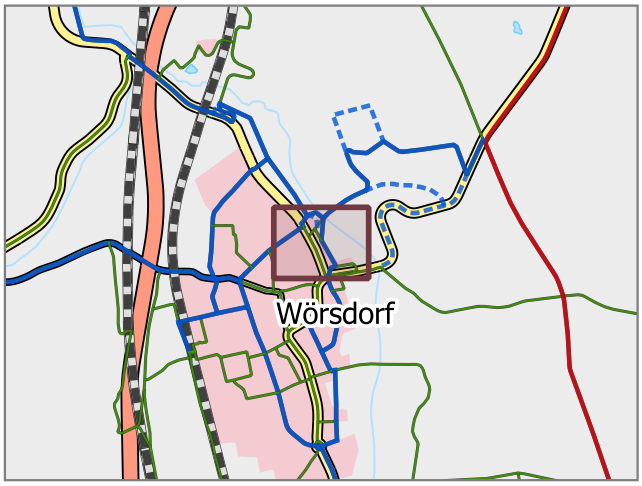
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 250.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Sehr gut |

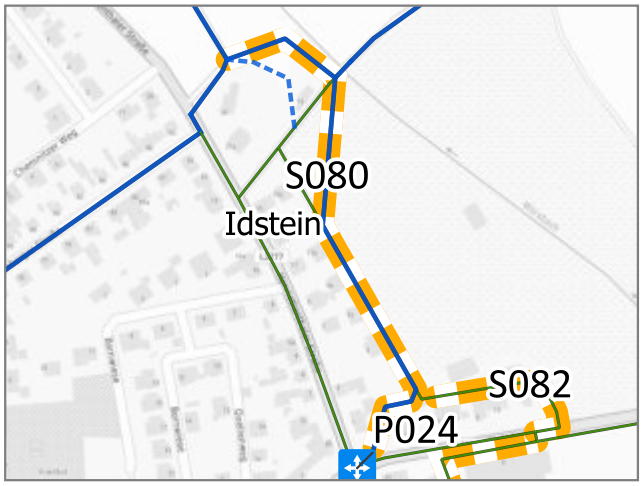
Begründung: Der Weg ist Teil der östlichen Radverkehrstangente Wörsdorf abseits der stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen. Die Führung auf der Fahrbahn der L3026 ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs nicht geeignet. Kreisverkehre sind in Bezug auf den Radverkehr grundsätzlich unfallauffällig. Dementsprechend ist auch die Führung auf einem umlaufenden, freigegebenen Gehweg nur bedingt geeignet. Hinzu kommt die bestehende unübersichtliche Verkehrsführung.

Sonstiges: Ausgestaltung des östlichen Knotenpunktarms als Straße mit straßenbegleitendem Geh- und Radweg sowie Parkplatzaus- und -einfahrten zum Aldi (nördlich) sowie zum Gewerbegebiet (südlich). Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die südliche Einmündung sowie Beschilderung mit Zusatzzeichen "Radfahrende von links und rechts" als Hinweis für den einmündenden Kfz-Verkehr.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Wörsdorf - Hünstetten/Wallrabenstein | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Teilw. bestehende Wegeparzelle |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 350 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 6 / 1 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Wörsdorf und Wallrabenstein. Die parallel verlaufende L3277 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Herstellen einer östlichen Radverkehrstangente in Wörsdorf.

Fotos:

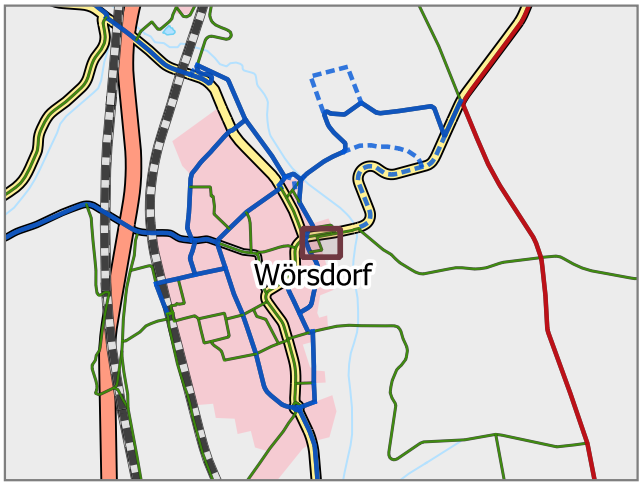
Priorität: A — Kostenrahmen: k. A. — Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

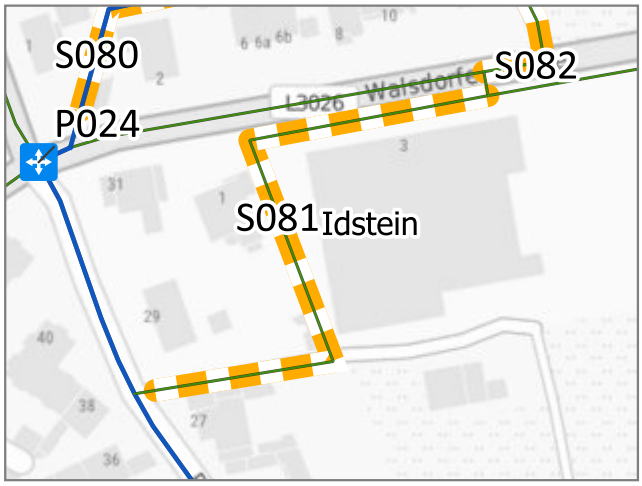
Begründung: Der Abschnitt bildet einen Lückenschluss zwischen bestehenden Wegen abseits der stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen. Eine Verbindung zwischen Wörsdorf und Wallrabenstein ist aktuell nur über die parallel verlaufende L3277 (Henriettenthaler Straße) vorhanden, die aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nicht für den Radverkehr geeignet ist.

Sonstiges: In der weiteren städtebaulichen Entwicklung Wörsdorfs ist die Fuß- und Radverbindung zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität im Stadtteil zu priorisieren. Verlauf im Rahmen der Bebauungsplanung Brückenbacher Weg festzulegen (möglichst nahe der L3277). Unterschiedliche Führungsformen sind zu prüfen und eine möglichst direkte Routenführung zu gewährleisten. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da die Maßnahmen nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und aktuell nur schwer abzuschätzen sind.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung Wörsdorf | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Walsdorfer Straße |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 170 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | NRW_01 / GVA_07 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 5 / 0 |

Lage:




Situation: Die vorhandene Gehweg auf der Walsdorfer Straße (L3026) ist zu schmal für eine gemeinsame Nutzung durch Fuß- und Radverkehr. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es existiert keine geeignete Alternativverbindung zur Erschließung des örtlichen Nahversorgers.

Beschreibung: Herstellen einer Radverbindung zwischen Ringgasse und dem Nahversorger an der Walsdorfer Straße sowie weiter in Richtung Hohe Straße (Walsdorf). Ausbau der bestehenden Wege zu einem Geh- und Radweg, der ERA-Regelmaßnen entspricht sowie Neubau westlich des Nahversorgers.

Fotos:

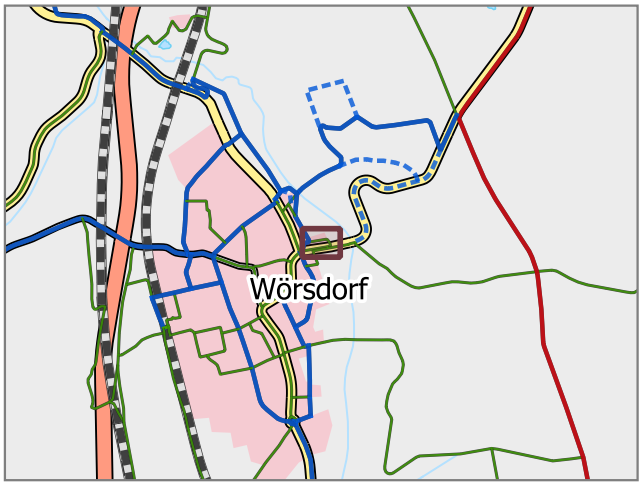
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 100.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

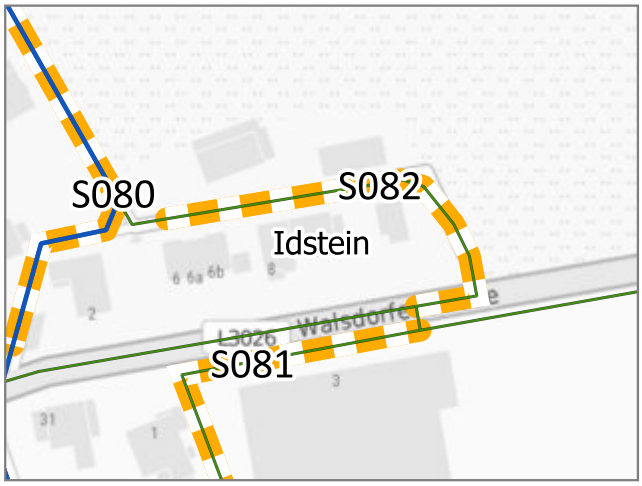
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften, insbesondere bei oder nach Niederschlägen und sind nicht ganzjährig befahrbar. Die Führung auf der Fahrbahn der L3026 ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Optionen zum Neubau eines Weges westlich des Nahversorgers sind in Verhandlung mit dem Eigentümer zu prüfen. Alternative bei nicht lösbaren Entwicklungshemmnissen: Ausbau des Weges südlich des Nahversorgers mit einer asphaltierten Deckschicht einschließlich einer Verbreiterung der Rampe zum Parkplatz (2,50 m).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung Wörsdorf | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Brückenbacher Weg |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 110 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 1 / 1 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Herstellen einer direkten Fuß- und Radverbindung zum Rewe durch Anschluss an den bestehenden Gehweg und die Querungshilfe am östlichen Ortsausgang.

Fotos:

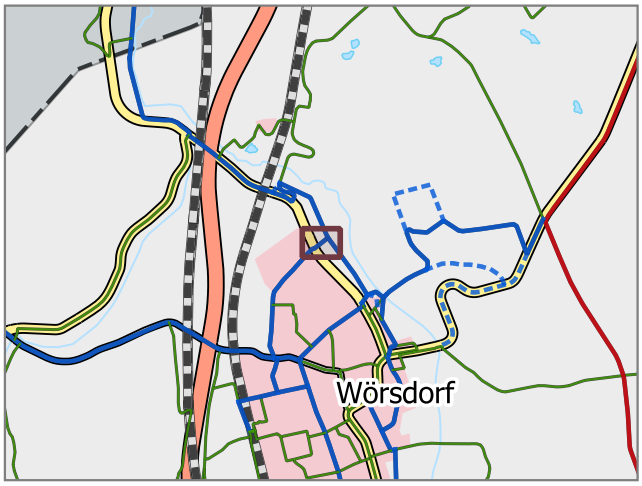
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | k. A. | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | k. A. |

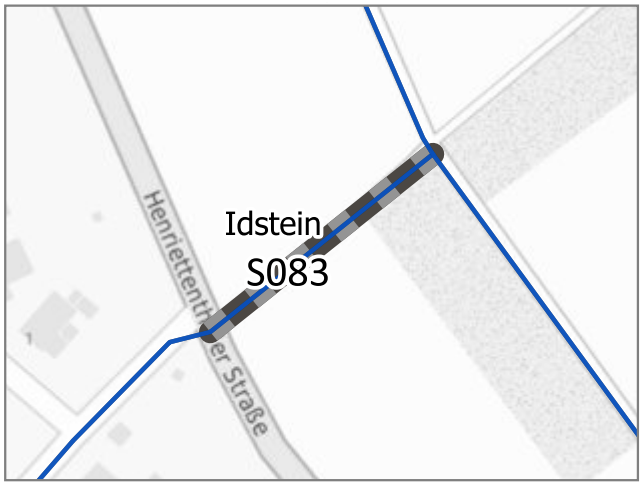
Begründung: Bei der Entwicklung des Gebiets soll die Nahmobilität im Stadtteil gefördert werden.

Sonstiges: Der genaue Verlauf der Verbindung ist im Rahmen der Bebauungsplanung (Brückenbacher Weg) festzulegen. Der Ausbau zwischen Einmündung in die L3026 und der bestehenden Querungshilfe soll als gemeinsamer Geh- und Radweg erfolgen, der ERA-Standards entspricht. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da die Maßnahmen nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und aktuell nur schwer abzuschätzen sind.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Wörsdorf - Hünstetten/Wallrabenstein | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 70 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 6 / 1 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

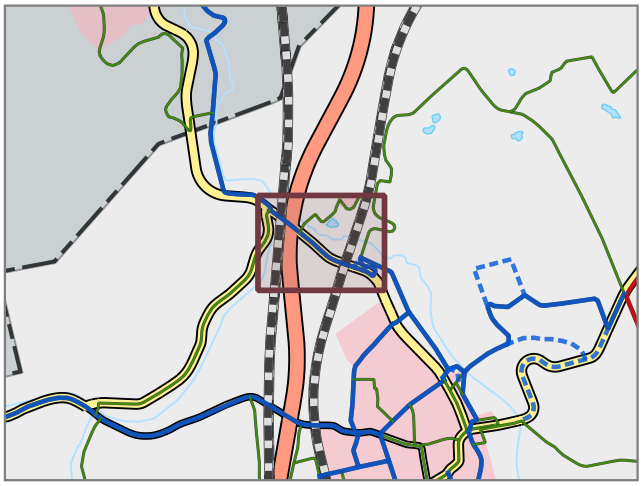
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 40.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Wörsdorf - Hünstetten/Wallrabenstein | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3277 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 530 Meter |
| DTV: | 4091 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | NRW_02 / PKM_02 |
| Schutzgebiet: | Biotope — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 15 / 0 |

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h (Autobahnunterführung) bzw. 40 km/h (Bahnunterführung) inkl. Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Kurzfristig: Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen und Beleuchtung des Autobahntunnels. Mittel- bis langfristig: Neubau straßenbegleitender Geh- und Radweg einschließlich Unterführungsneu- bzw. Ausbau (ggfs. im Zuge von Sanierungs-/Ausbauarbeiten der Bahnstrecke bzw. der Autobahn).

Fotos:

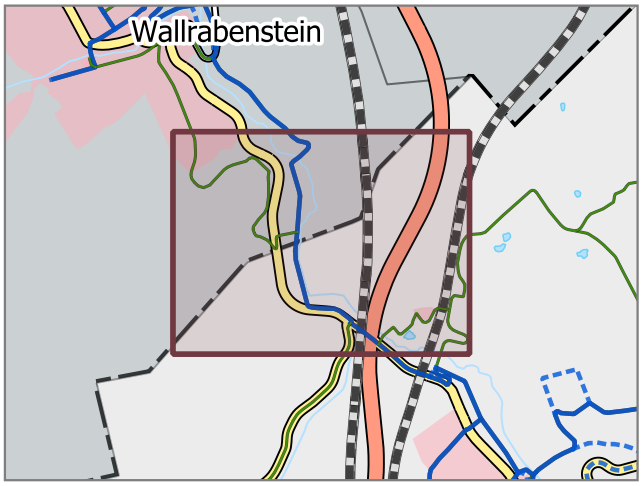
Priorität: A — Kostenrahmen: k. A. — Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

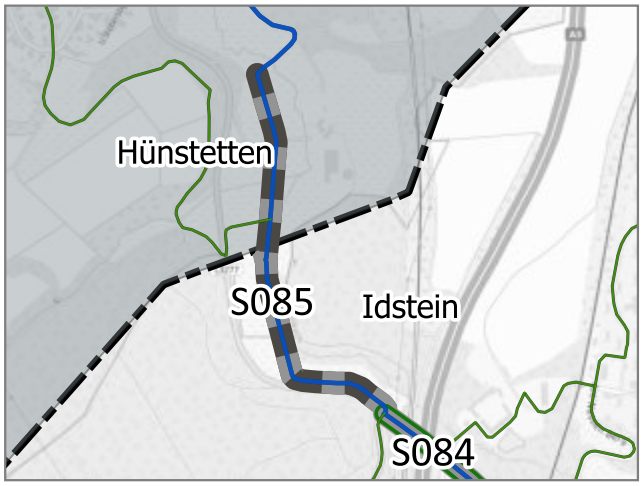
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten sowie der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet (Schulverbindung). Umfahrung über Henriettenthaler Hof nicht für den Alltagsradverkehr geeignet: Umwege, starke Steigung, Autobahnunterführung nicht umfahrbar. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da Maßnahmen nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und aktuell nur schwer abzuschätzen sind.

Sonstiges: Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit (40 km/h) sowie Verbot des Überholens einspuriger Fahrzeuge (VZ 277.1) im gesamten Abschnitt prüfen. Hessen Mobil (Stellungn. 03/2022): Radweg in Dringlichkeitsbewertung berücksichtigt, bisher nicht in Planungsprogramm aufgenommen. Bei künftiger Realisierung eines Neubaus ist einstreifige, signalgesteuerte Verkehrsführung im Zuge der Bahnunterführung machbar.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Wörsdorf - Hünstetten/Wallrabenstein | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | Hünstetten | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 880 Meter |
| DTV: | 2746 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 / NRW_02 |
| Schutzgebiet: | Biotope — Grunderwerb:- | Beteiligung: | 8 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke und ist abschnittsweise zu schmal. Die parallel verlaufende L3277 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:

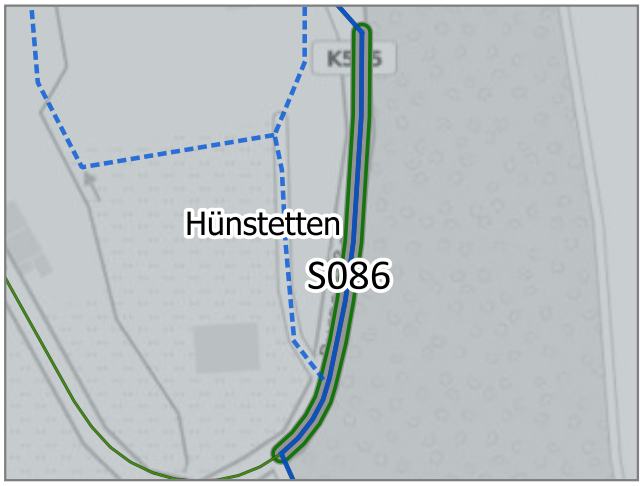
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 400.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Abschnitt liegt teilweise auf der Gemarkung Hünstetten.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Wörsdorf - Hünstetten/Wallrabenstein | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Hünstetten | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | K515 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 110 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Rheingau-Taunus-Kreis | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 0 / 0 |

Lage:




Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges als Lückenschluss zwischen den beiden Wirtschaftswegen. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radwegs bzw. einer gesicherten Querung der K515.

Fotos:

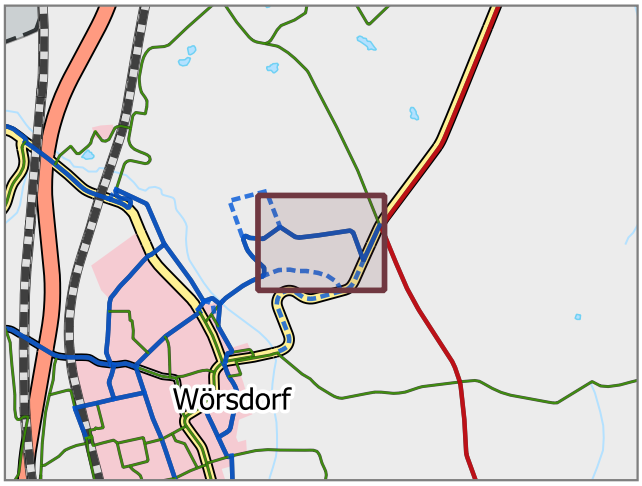
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 100.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

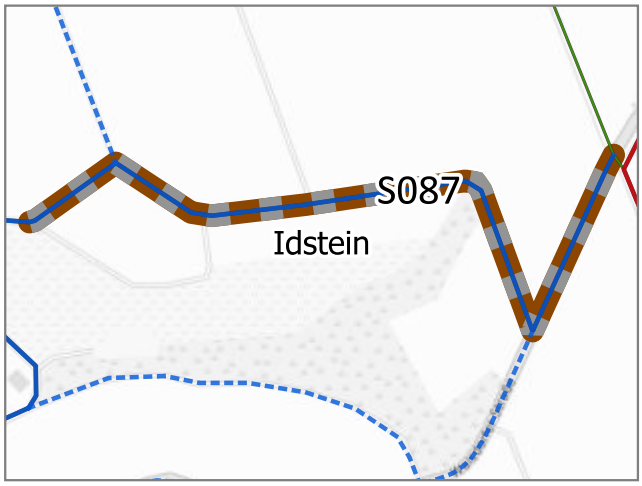
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig soll geprüft werden, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Der Abschnitt liegt vollständig auf der Gemarkung Hünstetten. Alternativ ist der Neubau eines Weges am Wörsbach bzw. in Verlängerung des Mühlwiesenwegs zu prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Wörsdorf - Walsdorf | Maßnahmentyp: | **Unbefestigten Weg ausbauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 710 Meter |
| DTV: | 3692 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | UWA_01 |
| Schutzgebiet: | - Grunderwerb:- | Beteiligung: | 7 5 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Wörsdorf und Walsdorf. Die parallel verlaufende L3026 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht mit Anschluss (Sicherung der Querungsstelle) an bestehenden straßenbegleitenden Geh- und Radweg (L3026) nach Walsdorf.

Fotos:

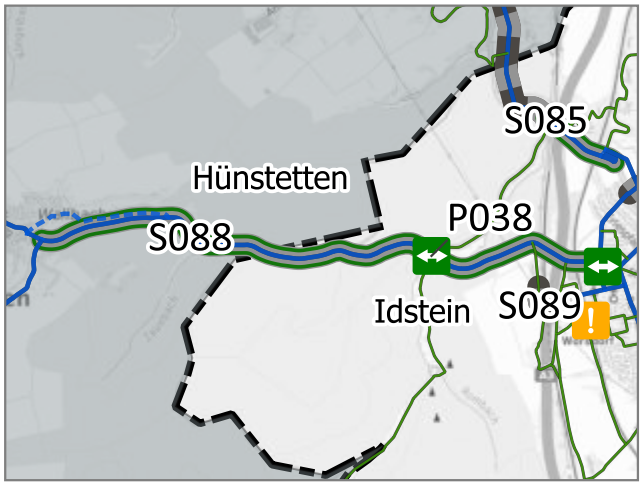
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 650.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

Begründung: Eine durchgehende Verbindung zwischen Wörsdorf und Walsdorf ist aktuell nur umwegig über Wirtschaftswege in Richtung Esch, Hohe Straße und den straßenbegleitenden Radweg ab Einmündung Hohe Straße im nördlichen Abschnitt der L3026 vorhanden. Die Führung auf der Fahrbahn der L3026 ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit sowie der Topografie nicht für Radfahrende geeignet.

Sonstiges: Im Rahmen der Vorplanung sind alternative Führungen zu prüfen: (1) Neubau eines straßenbegleitenden Radweges (L3026) bis Einmündung Hohe Straße und (2) Ausbau parallel verlaufender unbefestigter Wirtschaftswege.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Wörsdorf - Hünstetten/Wallbach | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | Hünstetten | Straße: | L3275 / K691 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 3810 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen, Rheingau-Taunus-Kreis | Musterlösung: | NRW_02 |
| Schutzgebiet: | WSG, Biotope — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 15 / 0 |

Lage:




Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Der parallel verlaufende Wirtschaftsweg nördlich des Ehrenbachs ist nicht für den Alltagsradverkehr ausgebaut.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn (Wörsdorf) und Ende (Wallbach) des Radweges.

Fotos:

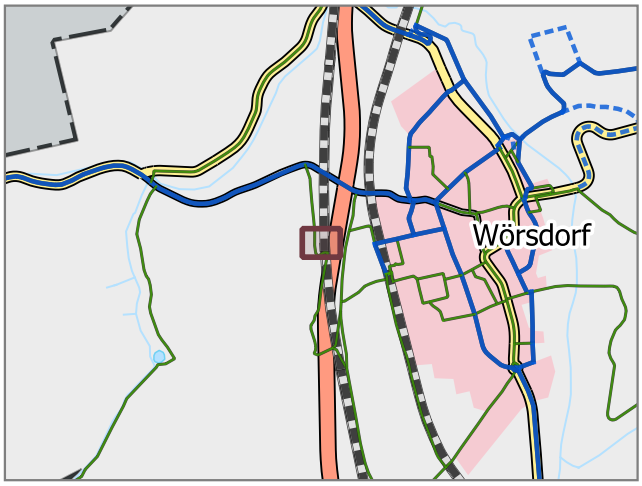
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 3.000.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

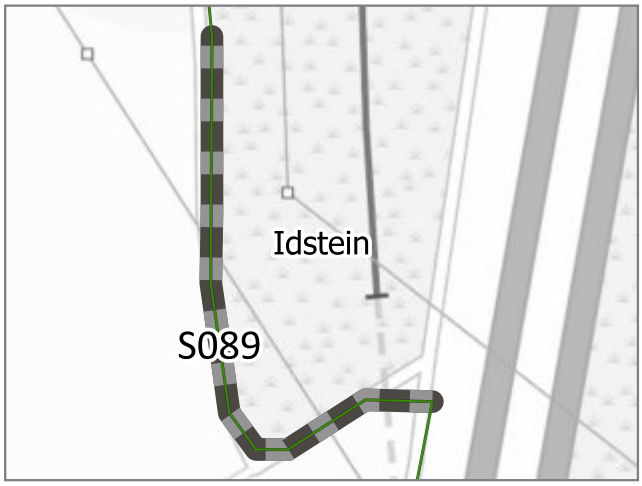
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Wörsdorf - Hünstetten/Wallbach | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 160 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 2 / 2 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit grobem Schotter. Die parallel verlaufende K691 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:

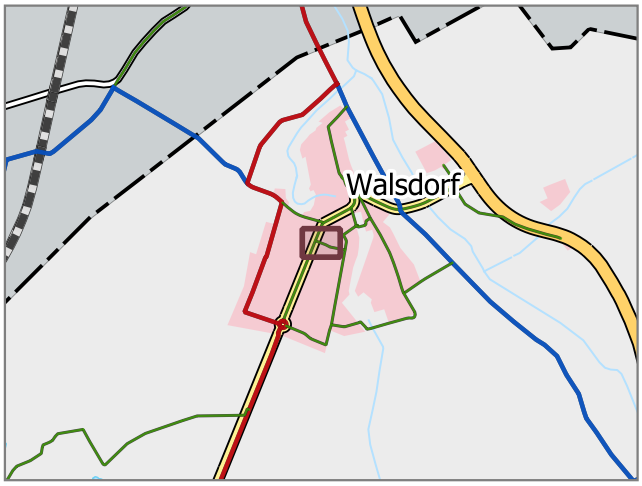
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 80.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Radverbindung bietet eine Alternative zur Umfahrung der Engstellen (Überführung der ICE-Trasse, Autobahnunterführung), die jedoch mit Umwegen verbunden ist.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung Walsdorf | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Querstraße |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 40 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | NRW_02 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 1 / 0 |

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht zum einem gemeinsamen Geh- und Radweg, der ERA-Maßen entspricht (Beschilderung mit VZ 240).

Fotos:

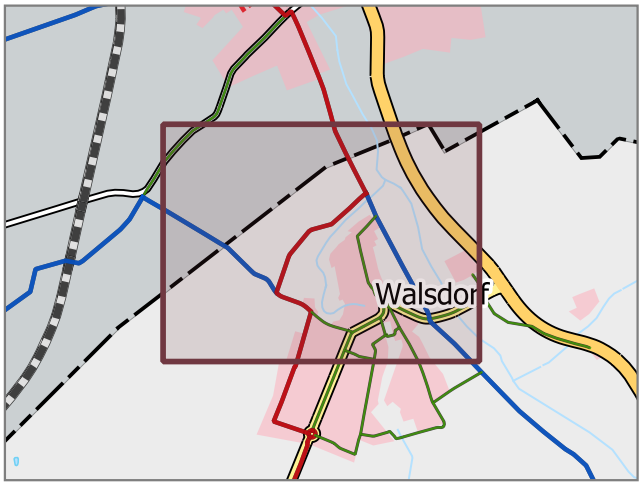
Priorität: C — Kostenrahmen: 30.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Befriedigend

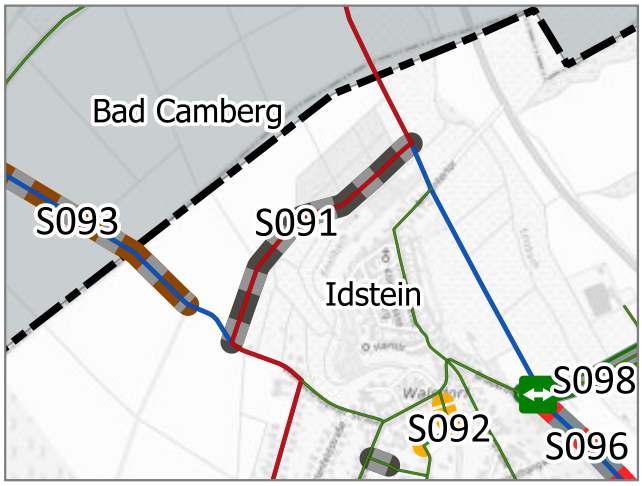
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Weg stellt auch eine wichtige Verbindung für den Fußverkehr in Walsdorf dar und entspricht nicht den Belangen der Barrierefreiheit.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Walsdorf - Bad Camberg | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Übergeordnete Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 600 Meter |
| DTV: | 3692 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 / UWA_01 |
| Schutzgebiet: | WSG, Biotope Grunderwerb: nein | Beteiligung: | 8 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt in Teilen über eine schadhafte wassergebundene Decke mit grobem Schotter und ist im südlichen Teil unbefestigt. Die parallel verlaufenden L3026 bzw. B8 verfügen über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

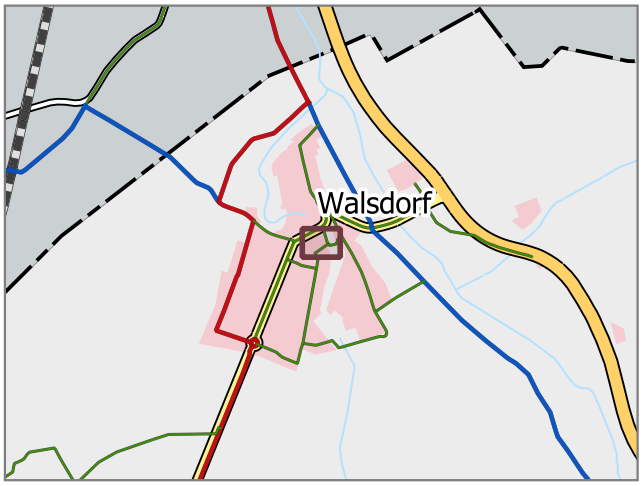
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 450.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

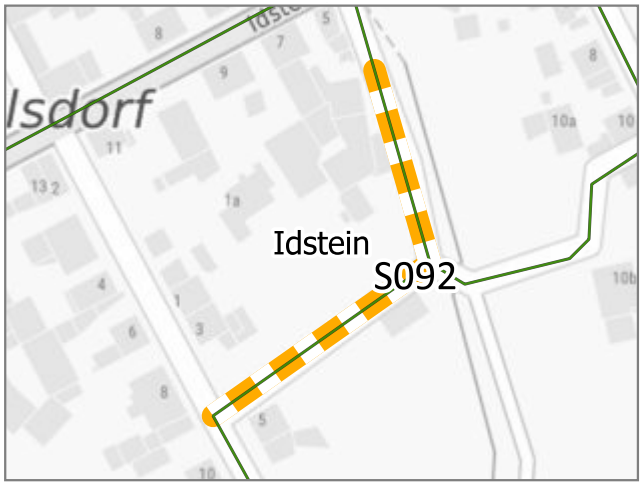
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand) und steigern die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Die Führung auf der L3026 durch Walsdorf ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung sowie hohen Kfz-Geschwindigkeiten nicht für den Radverkehr geeignet. Die Führung über den Wirtschaftsweg bietet eine steigungsarme Umfahrung des historischen Ortskerns in Walsdorf (parallel zur Untergasse).

Sonstiges: Kurzfristig soll geprüft werden, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt Walsdorf möglich ist (Tempo 30).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung Walsdorf | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 120 Meter |
| DTV: | 3692 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | BOR_01 / |
| Schutzgebiet: | - Grunderwerb:- | Beteiligung: | 2 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine teilweise schadhafte wassergebundene Decke. Die parallel verlaufende L3026 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

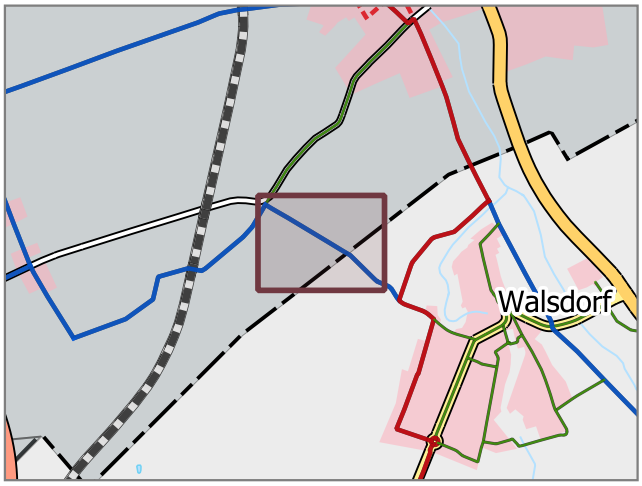
Priorität: D Kostenrahmen: k. A. Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

Begründung: Die Führung über den Wirtschaftsweg bietet eine verkehrsarme Alternative zur L3026 (Idsteiner Straße; DTV: 3693; zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h; keine Radverkehrsanlagen). Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Absenkung des Bordsteins an der Einmündung in die Taunusstraße auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit (siehe Musterlösung). Nicht abgesenkte Bordsteine beeinträchtigen den Fahrkomfort, erhöhen die Sturzgefahr und können das Fahrrad beschädigen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da die Straßenbaumaßnahmen nicht primär dem Radverkehr zuzuordnen sind.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Walsdorf - Hünstetten/Wallrabenstein | Maßnahmentyp: | **Unbefestigten Weg ausbauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | Bad Camberg | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 580 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | UWA_01 |
| Schutzgebiet: | WSG Grunderwerb:- | Beteiligung: | 2 0 |

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Walsdorf und Wallrabenstein.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

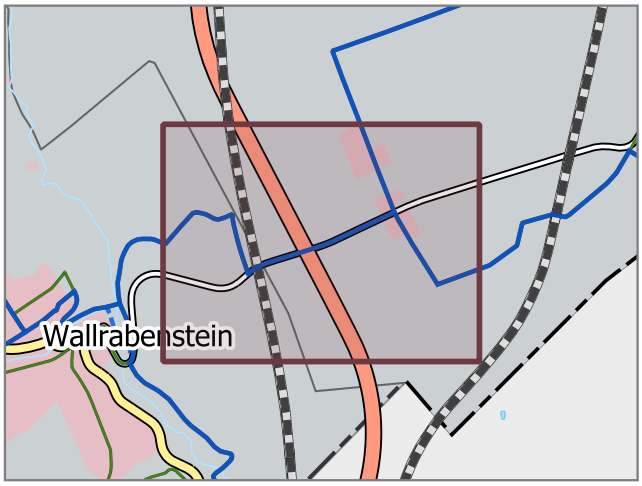
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 500.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen. Eine Verbindung zwischen Walsdorf und Wallrabenstein ist aktuell nur umwegig über Würges vorhanden.

Sonstiges: Der Weg liegt größtenteils auf der Gemarkung Bad Camberg.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Walsdorf - Hünstetten/Wallrabenstein | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Bad Camberg | | |
| Kommune 2: | Hünstetten | Straße: | K515 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 680 Meter |
| DTV: | 2600 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Landkreis Limburg-Weilburg, Rheingau-Taunus-Kreis | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | WSG Grunderwerb: - | Beteiligung: | 4 0 |

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung. Im Zuge der Autobahnunterführung (A3) und der Bahnüberführung bestehen Engstellen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges als Lückenschluss zwischen den beiden Wirtschaftswegen. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radwegs bzw. einer gesicherten Querung der K515.

Fotos:

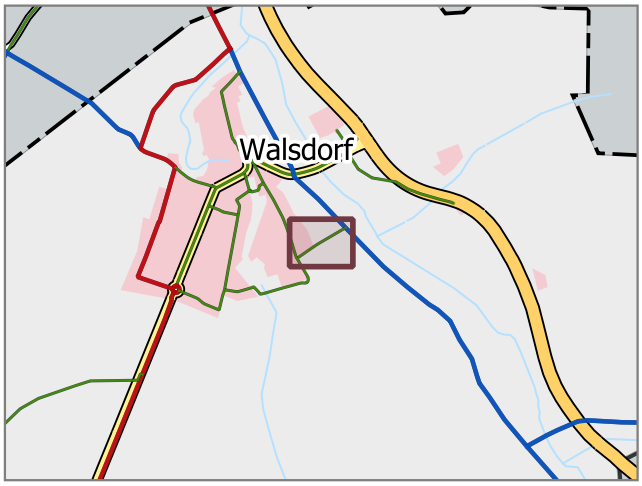
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 500.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

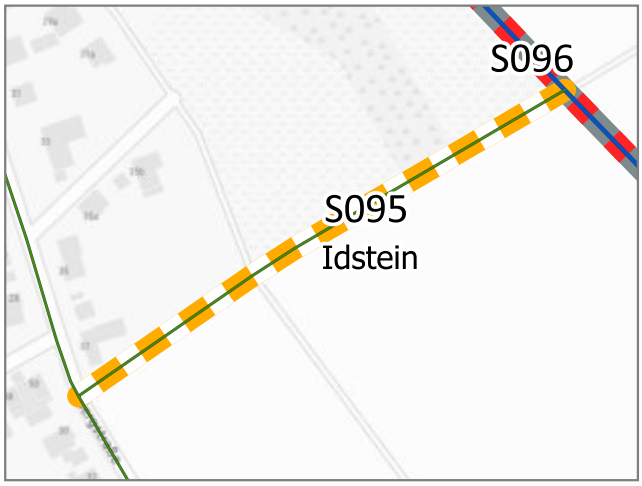
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der Abschnitt liegt vollständig auf den Gemarkungen Bad Camberg und Hünstetten und stellt auch die Verbindung zwischen Würges und Wallrabenstein dar. Kurzfristig soll geprüft werden, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da insbesondere mögliche Maßnahmen zur Lösung der Engstellen zu prüfen sind, die nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und aktuell nur schwer abzuschätzen sind.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Walsdorf - Waldems/Esch | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 240 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | UWA_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 1 / 1 |

Lage:




Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Eine Verbindung zwischen dem südlichen Teil Walsdorfs und Esch ist aktuell nur umwegig über die L3026 bzw. eine nördliche Umfahrung über Wirtschaftswege vorhanden.

Beschreibung: Herstellen einer asphaltierten Radverbindung am südöstlichen Ortsrand Walsdorfs. Aufgrund der anspruchsvollen Topografie im betrachteten Abschnitt sollten verschiedene Varianten zur Trassierung geprüft werden.

Fotos:

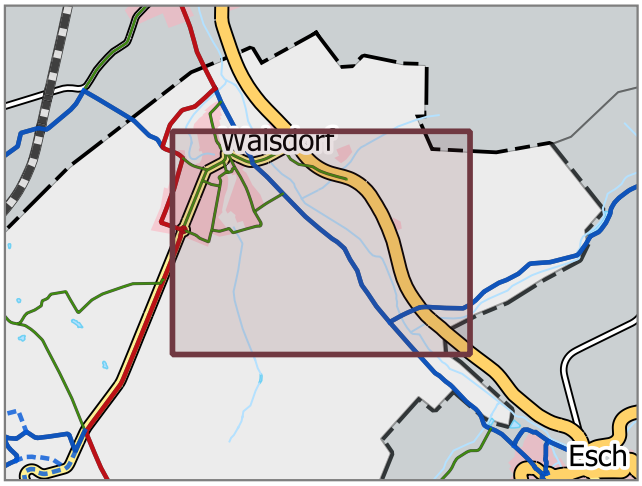
Priorität: D — Kostenrahmen: k. A. — Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen. Die alternative Führung auf der Fahrbahn der L3026 ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der Kurvigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet ist.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang der Maßnahmen stark von der Trassierung abhängt und aktuell nur schwer abzuschätzen ist.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Walsdorf - Waldems/Esch | Maßnahmentyp: | **Schadhafte Oberfläche sanieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 1530 Meter |
| DTV: | 6095 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Bund (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 11 / 0 |

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche (brüchige Betonplatten). Die parallel verlaufende B8 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt (ggfs. Asphaltierung).

Fotos:

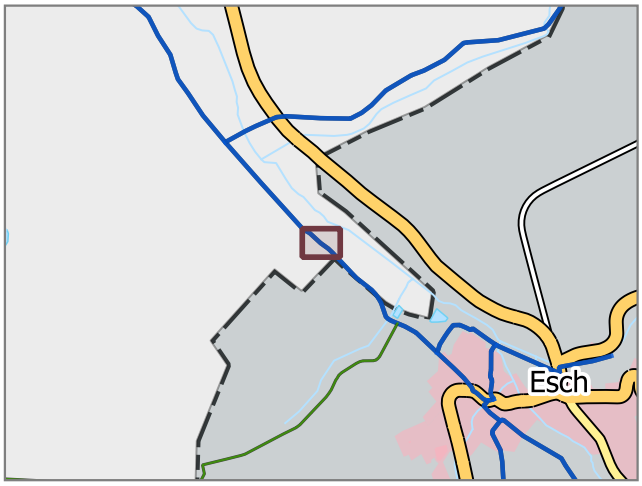
Priorität: C — Kostenrahmen: 500.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Befriedigend

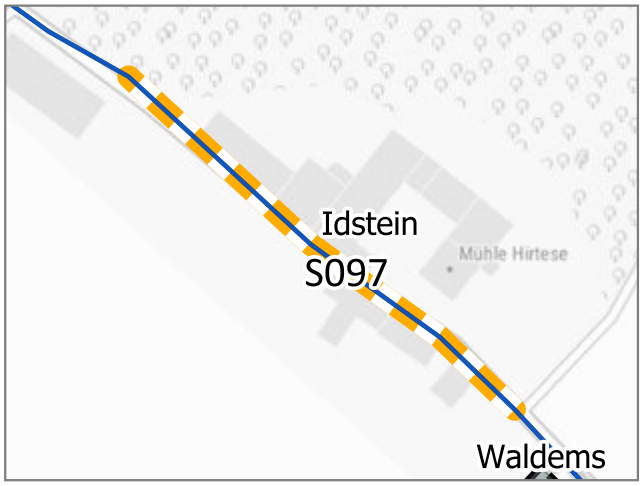
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden führen.

Sonstiges:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Walsdorf - Waldems/Esch | Maßnahmentyp: | **Sonstiges** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Hirtesemühle |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 130 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | DPE_04 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 2 / 0 |

Lage:




Situation: Der bestehende Wirtschaftsweg ("Radverkehr frei") quert die Hofdurchfahrt der Hirtesemühle.

Beschreibung: Verkehrsberuhigung der Hofdurchfahrt durch Einbau von Aufmerksamkeitstreifen (Rippenplatten) und Markierung von Piktogrammen "Rücksicht macht Wege breit" sowie an den Hofeinfahrten (siehe Fallbeispiel Musterlösung, Abbildung 3).

Fotos:

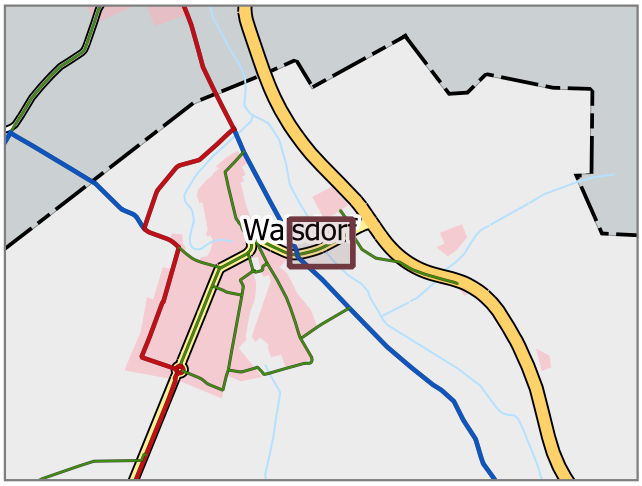
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 3.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

Begründung: Im Hof besteht linearer Querungsbedarf durch die Anwohnerschaft (zu Fuß). Gleichzeitig stellen Längsparker nordwestlich der Hofeinfahrt beim rückwärts Ausparken ein Sicherheitsrisiko für den Radverkehr dar.

Sonstiges: Prüfung der bestehenden Beschilderung durch die Straßenverkehrsbehörde.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3026 |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 290 Meter |
| DTV: | 3692 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | NRW_02 |
| Schutzgebiet: | Biotope — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 1 / 0 |

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Prüfung von Varianten für eine Engstellenlösung im Zuge der Brückenquerung.

Fotos:

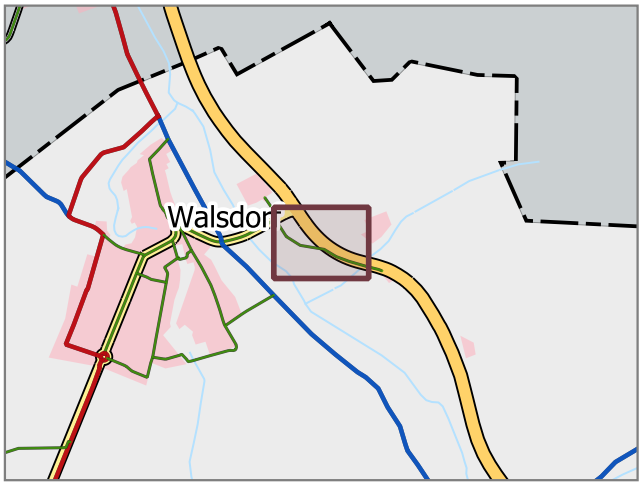
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 200.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Im Rahmen der weiteren Planungen sind Varianten zur Erschließung der Sportanlagen in Walsdorf (Walkmühle, Sportplatz im Wald) für den Radverkehr zu prüfen. Eine potenzielle Alternative bildet der Ausbau eines südlich verlaufenden Wirtschaftswegs (bestehendes Brückenbauwerk) sowie der Neubau eines Radweges an der B8.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung | Maßnahmentyp: | **Unbefestigten Weg ausbauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 460 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAU_01 / / |
| Schutzgebiet: | Biotope — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 3 / 0 |

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Walsdorf und der Morcher Mühle.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung.

Fotos:

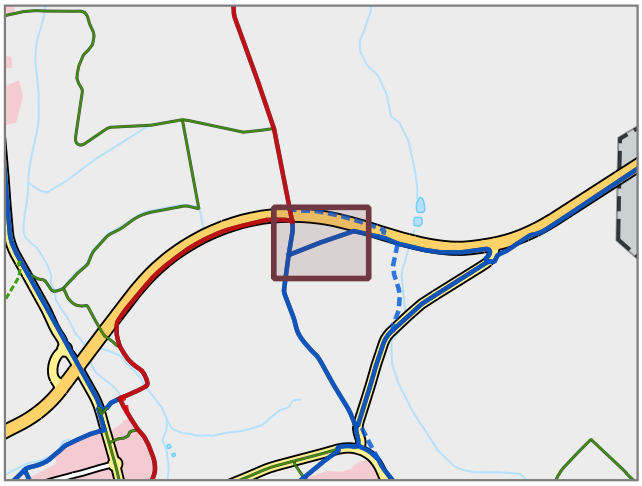
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 100.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Fuß- und Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr.

Sonstiges: Umsetzung nur in Zusammenhang mit Neubau eines Geh- und Radweges an der L3026 (Maßnahme S098). Ausführung als wassergebundene Decke aufgrund des geringen Radverkehrspotenzials (bereits bestehender parallel verlaufender Weg zwischen Walsdorf und Esch).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Waldems/Bermbach & Esch | Maßnahmentyp: | **Unbefestigten Weg ausbauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 300 Meter |
| DTV: | 7252 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Bund (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | UWA_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 11 / 1 |

Lage:



Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Idstein und Bermbach bzw. Esch. Die parallel verlaufende B275 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

Priorität: C — Kostenrahmen: 250.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Befriedigend

Begründung: Eine Verbindung zwischen Idstein und Bermbach/Esch (Waldems) ist aktuell über die B275 bzw. die L3026 vorhanden. Beide Straßen verfügen abschnittsweise über keine Radverkehrsanlagen (Netzlücken). Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, des Schwerlastverkehrs (B275: 241 SV/Tag) sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Gemeinsame Umsetzung mit unmittelbar anschließender Maßnahme zur Anbindung an Knotenpunkt B275/L3026. Varianten zur Führung der Radverbindung sind im Rahmen der Vorplanung unter Berücksichtigung der Neuanbindung der L3026 an die B275 (siehe Maßnahme RS5 VEP Idstein 2035) vertieft zu untersuchen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Waldems/Bermbach & Esch | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | B275 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 460 Meter |
| DTV: | 7252 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Bund | Musterlösung: | NRW_02 |
| Schutzgebiet: | Biotope — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 3 / 0 |

Lage:

Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Idstein und Bermbach bzw. Esch.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges einschließlich Anschluss an Geh- und Radweg am Parkplatz am Knotenpunkt von B275 und L3026. Einrichten einer gesicherten Querungsstelle an der L3026.

Fotos:

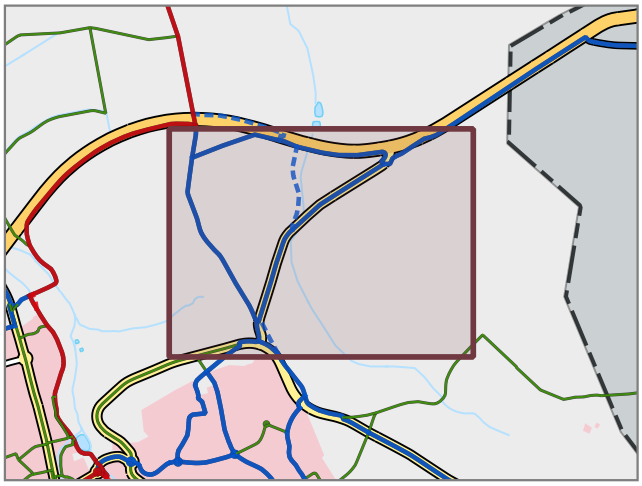
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 350.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

Begründung: Eine Verbindung zwischen Idstein und Bermbach/Esch (Waldems) ist aktuell über die B275 bzw. die L3026 vorhanden. Beide Straßen verfügen abschnittsweise über keine Radverkehrsanlagen (Netzlücken). Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, des Schwerlastverkehrs (B275: 241 SV/Tag) sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Varianten zur Führung der Radverbindung sind unter Berücksichtigung einer möglichen Neuanbindung L3026/B275 (s. Maßnahme RS5 VEP Idstein 2035) vertieft zu untersuchen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Waldems/Bermbach & Esch | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3026 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 940 Meter |
| DTV: | 3500 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | NRW_02 |
| Schutzgebiet: | Biotope — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 18 / 0 |

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Idstein und Bermbach bzw. Esch.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges einschließlich Anschluss an die bestehenden Geh- und Radwege am Knotenpunkt L3023 sowie am Parkplatz am Knotenpunkt von B275 und L3026.

Fotos:

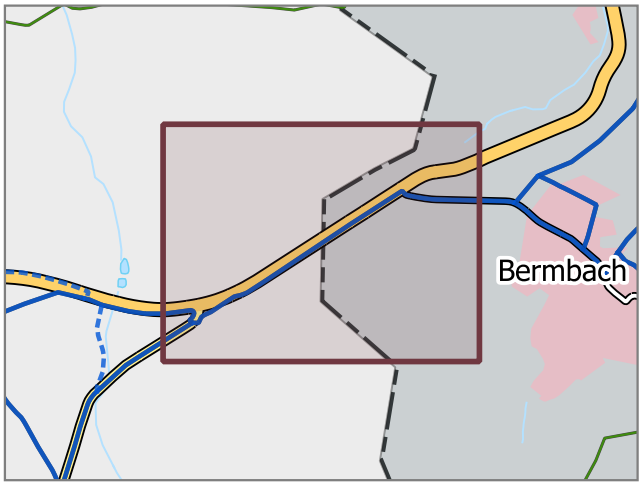
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 700.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

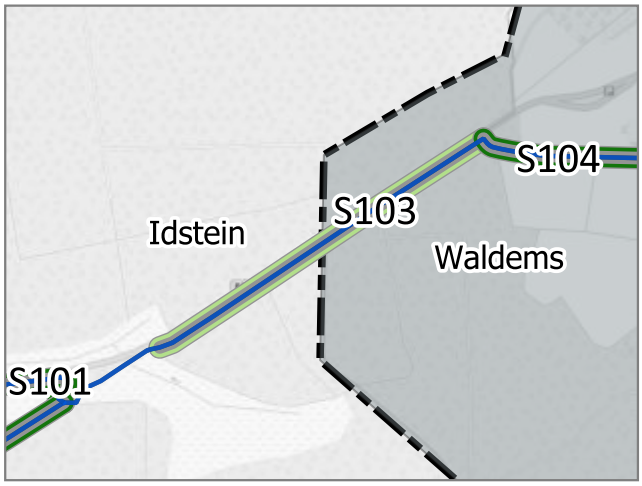
Begründung: Eine Verbindung zwischen Idstein und Bermbach/Esch (Waldems) ist aktuell über die B275 bzw. die L3026 vorhanden. Beide Straßen verfügen abschnittsweise über keine Radverkehrsanlagen (Netzlücken). Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, des Schwerlastverkehrs (B275: 241 SV/Tag) sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Varianten zur Führung der Radverbindung sind unter Berücksichtigung einer möglichen Neuanbindung L3026/B275 (s. Maßnahme RS5 VEP Idstein 2035) vertieft zu untersuchen. Bei Führung südöstlich der L3026 Ausbau Wirtschaftswegs Richtung Heftrich prüfen. Hessen Mobil plant grundhafte Erneuerung zwischen Abzweig L3023 und B275 (Fortschr. Sanierungsoffensive 2020-2025). Gemeinsame Umsetzung wird empfohlen (Abstimmung mit Baulastträgern erforderlich).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Waldems/Bermbach & Esch | Maßnahmentyp: | **Bestehenden Weg verbreitern** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | Waldems | Straße: | B275 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 820 Meter |
| DTV: | 7269 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Bund | Musterlösung: | - |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 10 / 1 |

Lage:




Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist zu schmal (2m). Er ist für beide Fahrtrichtungen benutzungspflichtig.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:

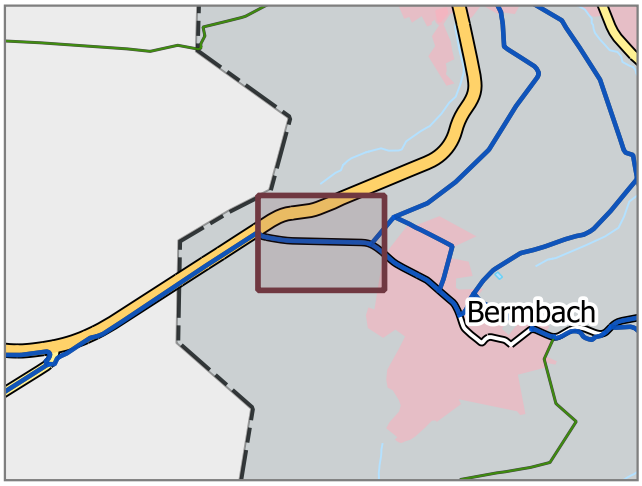
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 300.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

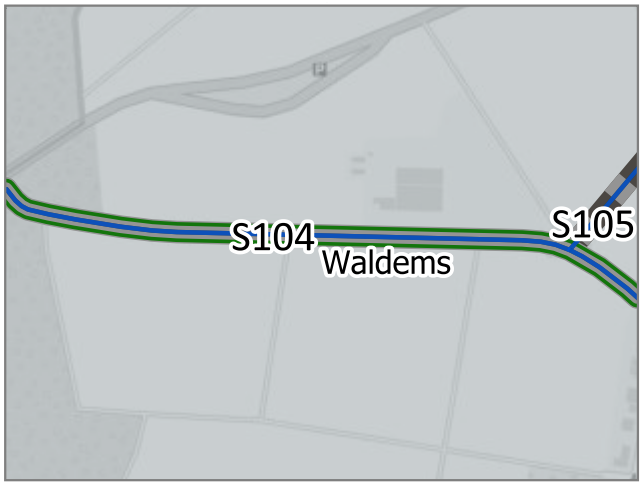
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Waldems/Bermbach & Esch | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Waldems | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | K715 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 560 Meter |
| DTV: | 1600 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Rheingau-Taunus-Kreis | Musterlösung: | NRW_02 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 3 / 0 |

Lage:




Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit Anschluss an Radweg an der B275. Einrichtung einer gesicherten Querung der K715 am Beginn oder Ende des Weges zur Anbindung an Wirtschaftsweg in Richtung Esch sowie eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg in Bermbach.

Fotos:

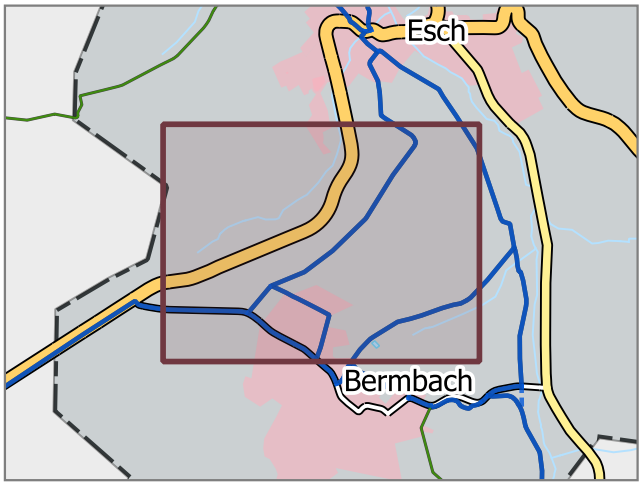
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 450.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

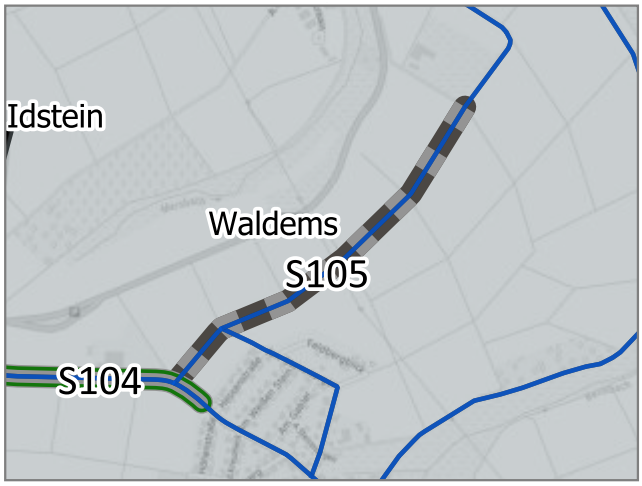
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Zur Planung einer durchgehenden Verbindung Idstein - Waldems/Bermbach & Esch ist die Abstimmung mit Baulastträgern (Rheingau-Taunus-Kreis, Land Hessen, Bund erforderlich). Der Weg liegt vollständig auf der Gemarkung Waldems. Die Gemeinde und der RTK stimmen dem Ausbau einer Radverbindung Idstein - Bermbach zu (Abstimmungsergebnis). Prüfung im Rahmen der Sanierungsplanung für 2024 vorgesehen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Waldems/Esch | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Waldems | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 860 Meter |
| DTV: | 6112 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Bund (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | - Grunderwerb: - | Beteiligung: | 5 0 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Idstein und Esch. Die parallel verlaufende B275 verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

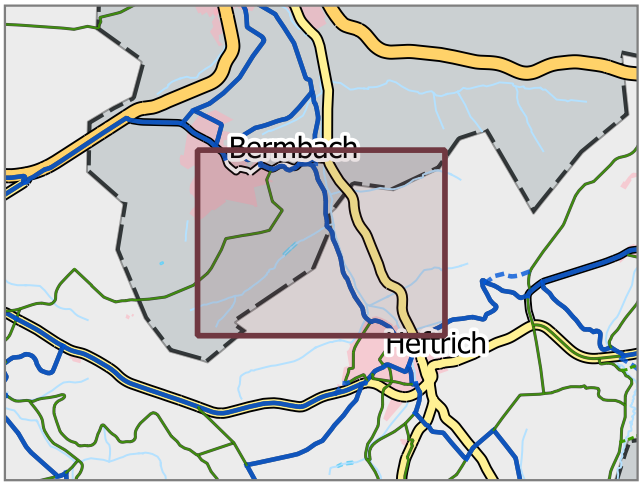
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenrahmen: | 450.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

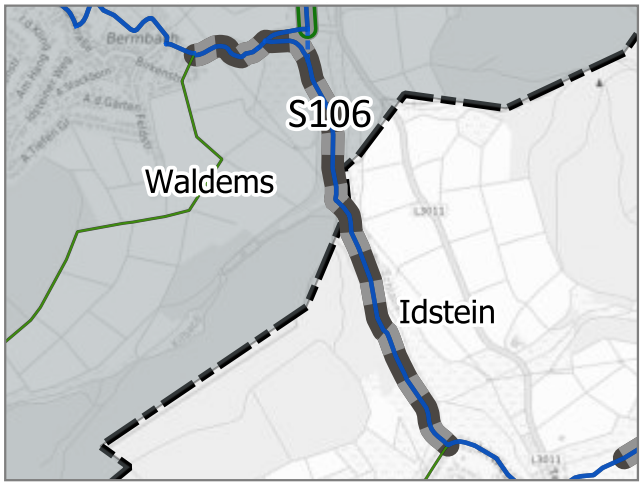
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Routenführung gemäß Abstimmung mit Gemeinde Waldems. Alternativ ist der Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges an der B275 zu prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Heftrich - Waldems/Bermbach & Esch | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | Waldems | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 1880 Meter |
| DTV: | 2262 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Land Hessen, RTK (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 12 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund. Die parallel verlaufenden L3011 bzw. K715 verfügen über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht zu einem einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:

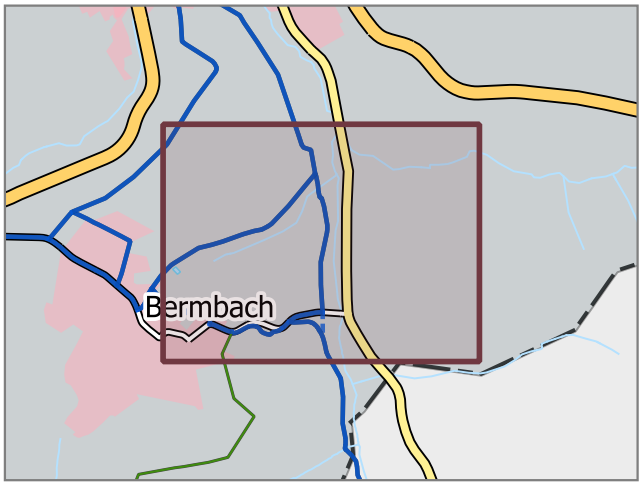
Priorität: C — Kostenrahmen: 1.000.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Befriedigend

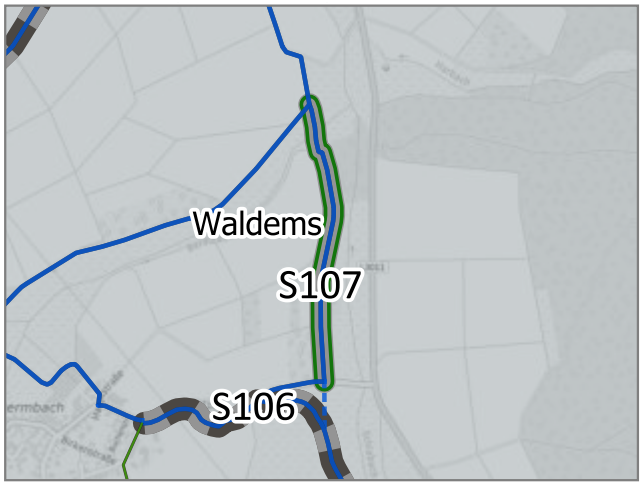
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Im mittleren Abschnitt ist der bestehende Weg deutlich zu schmal und muss entsprechend verbreitert werden. Der Weg liegt teilweise auf der Gemarkung Waldems. Die Gemeinde hält mindestens den Ausbau des Gefällestücks parallel zur K715 für möglich (Abstimmungsergebnis). Rheingau-Taunus-Kreis plant grundhafte Erneuerung der K715 (DTV 1600 Kfz/24h) einschließlich der OD Bermbach in 2026, weitere Abstimmung wird empfohlen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Heftrich - Waldems/Esch | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Waldems | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 600 Meter |
| DTV: | 2262 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | Biotope — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 3 / 0 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Heftrich und Esch. Die parallel verlaufende L3011 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Neubau eines selbstständigen Geh- und Radweges. Varianten für einen möglichst direkten Anschluss an den Geh- und Radweg zwischen Heftrich und Bermbach sowie die Querung der K715 zu prüfen (keine bestehende Wegeparzelle).

Fotos:

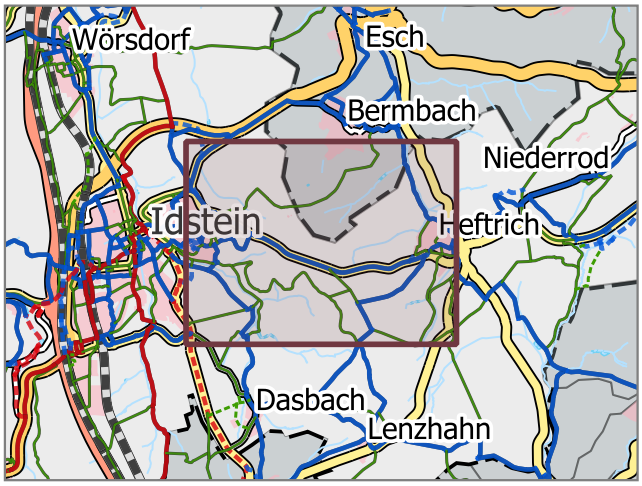
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 550.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

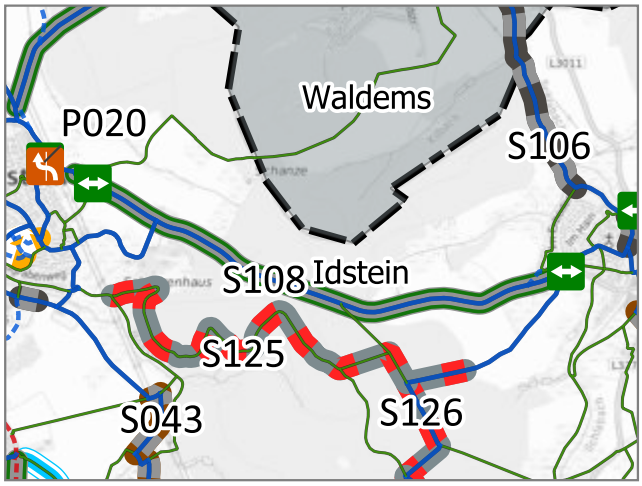
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der Weg liegt vollständig auf der Gemarkung Waldems. Die Gemeinde sieht erhebliche Entwicklungshemmnisse für eine Umsetzung der Maßnahme (Abstimmungsergebnis): Es liegt keine durchgängige Wegeparzelle vor. So sind an mehreren Stellen Flächenerwerb sowie eine Gewässerquerung des Nerzbaches mittels eines Brückenbauwerks erforderlich. Allenfalls über Umwege können bestehende Wegeparzellen und Bachquerungen verwendet werden.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Heftrich - Glashütten | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3023 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 3400 Meter |
| DTV: | 3700 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Ja — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | NRW_02 |
| Schutzgebiet: | FFH, WSG, Biotope — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 25 / 0 |

Lage:




Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Radfahrende können aktuell parallel verlaufende Wirtschafts- bzw. Forstwegeverbindungen mit schadhafter wassergebundener Oberfläche nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Ende des Radwegs in Heftrich. Anschluss an den bestehenden Geh- und Radweg am Gänsberg in Idstein.

Fotos:

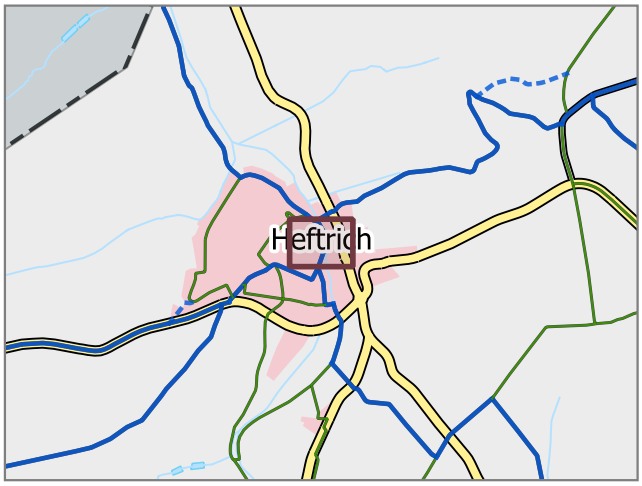
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenrahmen: | 2.500.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Gut |

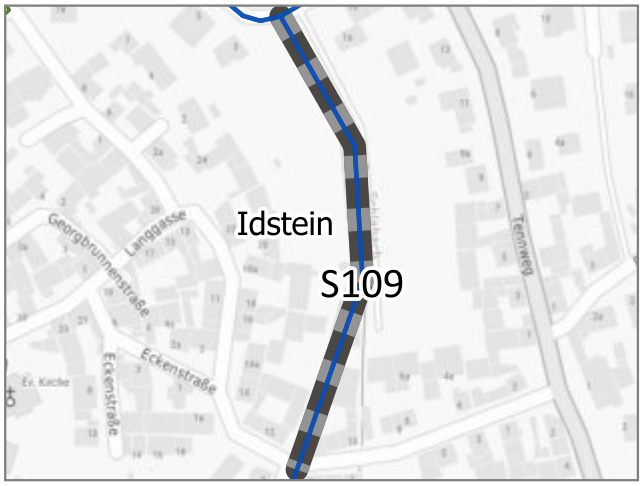
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie sowie der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet. Die parallel verlaufenden Verbindungen über Forst- bzw. Wirtschaftswege weisen zu große Umwege für den Alltagsradverkehr auf.

Sonstiges: Varianten zur Führung der Verbindung Idstein - Heftrich sind im Rahmen der Vorplanung vertieft zu prüfen (abschnittsweise ggfs. Ausbau paralleler Wirtschaftswege). Verkehrsmengen gemäß VEP Idstein 2035. Beim Anschluss an den bestehenden Geh- und Radweg der L3023 am Gänsberg sollte auch der Ausbau des kurzen Abschnitts bestehenden Wirtschaftsweges in Verlängerung der Uglitscher Straße geprüft sowie eine geischerte Überquerungsstelle in die Uglitscher Straße geschaffen werden.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innerstädtische Erschließung Heftrich | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Weg am Schlabach |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 210 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Ja, geringer Bedarf Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | - Grunderwerb:- | Beteiligung: | 3 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund und grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

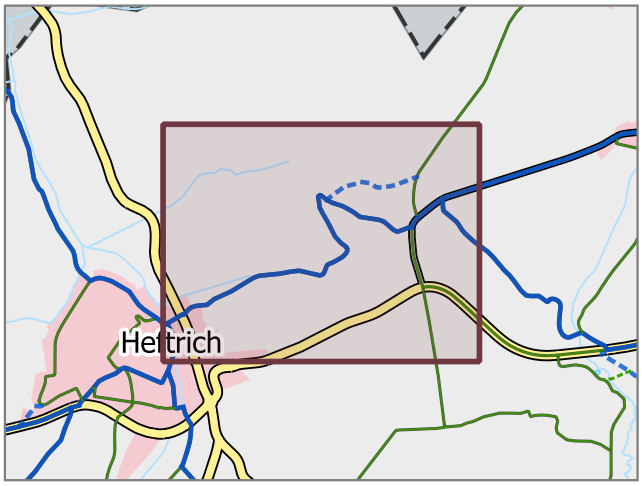
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 100.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

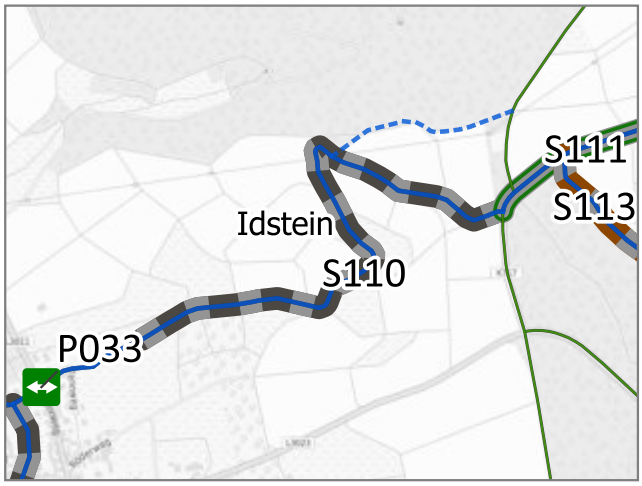
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Heftrich - Nieder-/Oberrod bzw. Kröftel | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 1270 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen, RTK (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 5 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Die parallel verlaufenden L3026 bzw. K717 verfügen über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

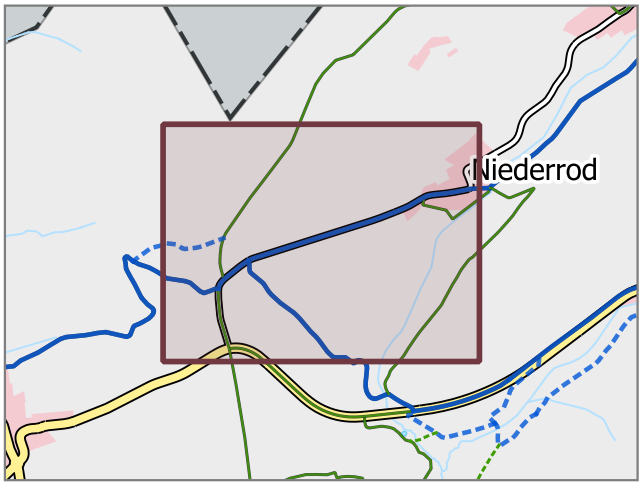
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 700.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

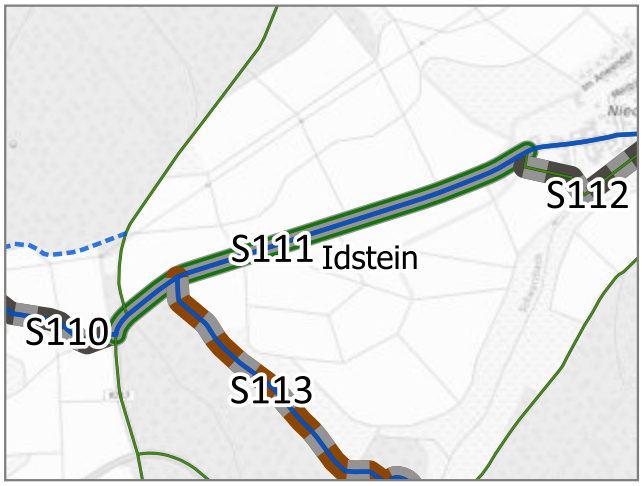
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Die Führung auf der Fahrbahn der L3026 bzw. K717 ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Varianten zur Führung der Radverbindung sind im Rahmen der Vorplanung vertieft zu prüfen. Hessen Mobil plant grundhafte Erneuerung zwischen Heftrich und Niederrod (Abzweig K 717) (Fortschreibung Sanierungsoffensive 2020-2025). Gemeinsame Umsetzung wird empfohlen und ist mit allen Baulastträgern (Rheingau-Taunus-Kreis/K717) abzustimmen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Heftrich - Nieder-/Oberrod bzw. Kröftel | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | K717 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 970 Meter |
| DTV: | 500 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Rheingau-Taunus-Kreis | Musterlösung: | NRW_02 |
| Schutzgebiet: | Biotope — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 3 / 1 |

Lage:




Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg in Niederrod sowie Anschluss an Wirtschaftsweg in Richtung Heftrich.

Fotos:

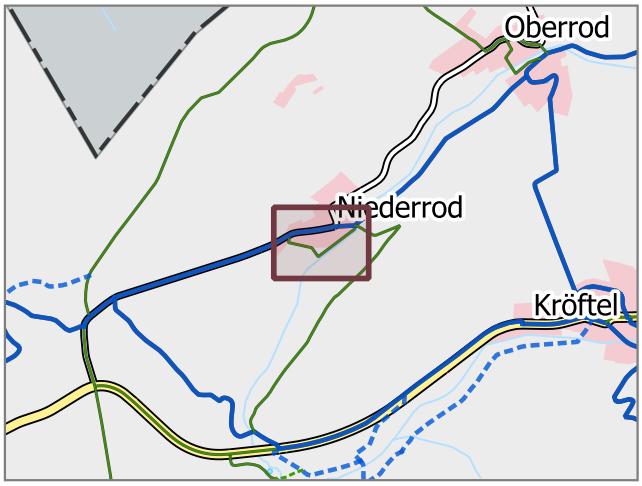
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 750.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten sowie der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Varianten zur Führung der Verbindung Heftrich - Niederrod sind im Rahmen der Vorplanung vertieft zu prüfen (ggfs. Ausbau paralleler Wirtschaftswege). Der Rheingau-Taunus-Kreis verweist auf den erforderlichen Grunderwerb sowie auf erhebliche Eingriffe (Teilbereich liegt im Einschnitt) und geht aufgrund der geringen Verkehrsbelastung davon aus, dass der Radverkehr auf der Straße fahren kann.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Heftrich - Nieder-/Oberrod | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 340 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Rheingau-Taunus-Kreis (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 / UWA_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 0 / 2 |

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt im östlichen Teil über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter und ist im westlichen Teil unbefestigt. Die parallel verlaufende K717 verfügt über keine Radverkehrsanlagen und der bestehende Straßenquerschnitt in der Ortsdurchfahrt Niederrod lässt diese nicht zu.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:

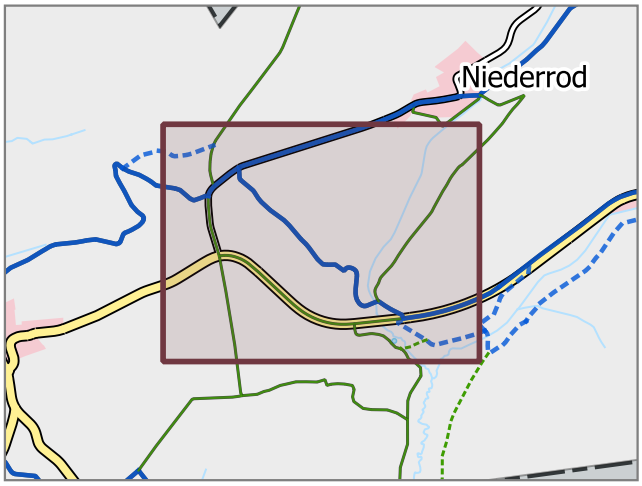
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 200.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

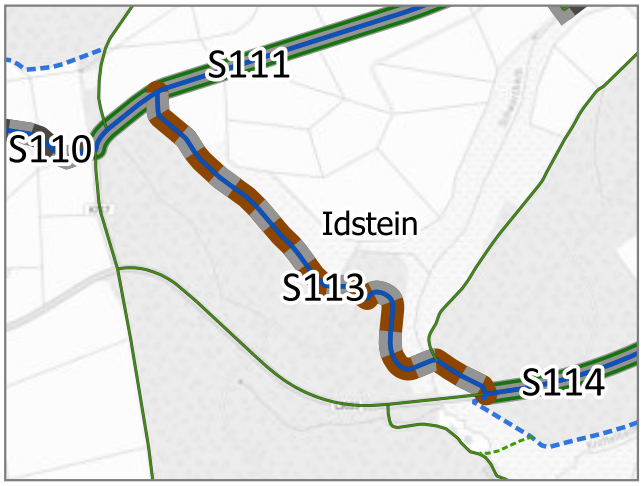
Begründung: Mit dem Ausbau lässt sich eine selbstständig geführte Verbindung für den Radverkehr abseits der Ortsdurchfahrt herstellen.

Sonstiges: Umsetzung vorbehaltlich der Machbarkeit einer Anbindung an straßenbegleitenden Radweg (Neubau) in Richtung Heftrich.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Heftrich - Kröftel - Glashütten | Maßnahmentyp: | **Unbefestigten Weg ausbauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Forstweg / Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 1080 Meter |
| DTV: | 2248 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | UWA_01 |
| Schutzgebiet: | FFH — Grunderwerb: ja | Beteiligung: | 7 4 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Heftrich und Kröftel. Die parallel verlaufende L3023 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Gemeinsame Umsetzung mit Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs bis zum Friedhof Kröftel (Maßnahme S114). Im Norden Anschluss an Verbindung Heftrich-Niederrod (Maßnahme S111).

Fotos:

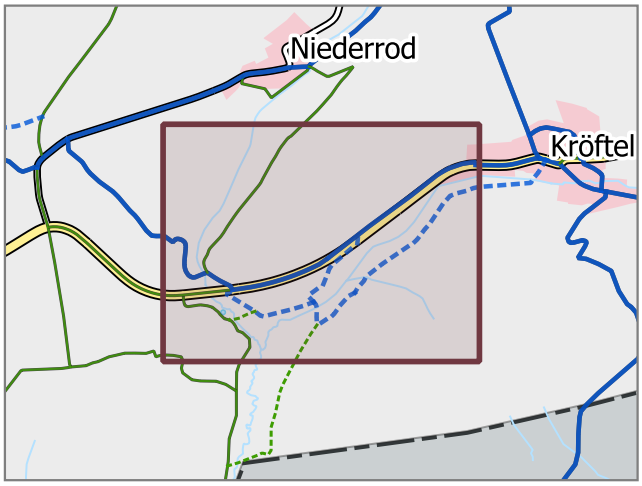
Priorität: C — Kostenrahmen: 1.000.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ausreichend

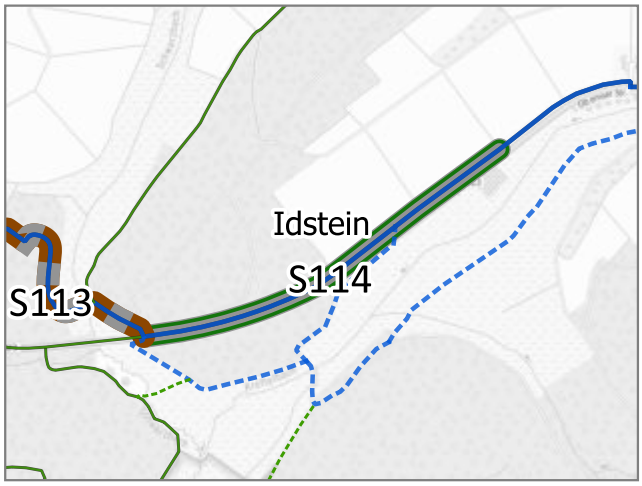
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Eine Verbindung zwischen Heftrich und Kröftel ist aktuell nicht vorhanden.Die Führung auf der Fahrbahn der L3023 ist aufgrund der der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der Abschnitt nördlich der S-Kurve verläuft über einen Pfad im Wald (Lücke zw. bestehenden Wegeparzellen). Varianten zur Führung der Verbindung Heftrich - Kröftel - Glashütten sind im Rahmen der Vorplanung vertieft zu prüfen (ggfs. Ausbau paralleler Wirtschaftswege). Abstimmung mit Rheingau-Taunus-Kreis als Baulastträger der K717 (Verbindung Heftrich - Niederrod). Bei Umsetzung der Maßnahme ist auch der Ausbau des Wirtschaftsweges am Waldrand Richtung Niederrod mit wassergebundener Decke zu prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Heftrich - Kröftel - Glashütten | Maßnahmentyp: | **Radweg neu bauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | L3023 |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 870 Meter |
| DTV: | 2248 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Land Hessen | Musterlösung: | NRW_02 |
| Schutzgebiet: | LSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 15 / 0 |

Lage:




Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Anschluss an bestehenden Geh- und Radweg am Ortsausgang Kröftels und Anbindung an Forstweg in Richtung Heftrich.

Fotos:

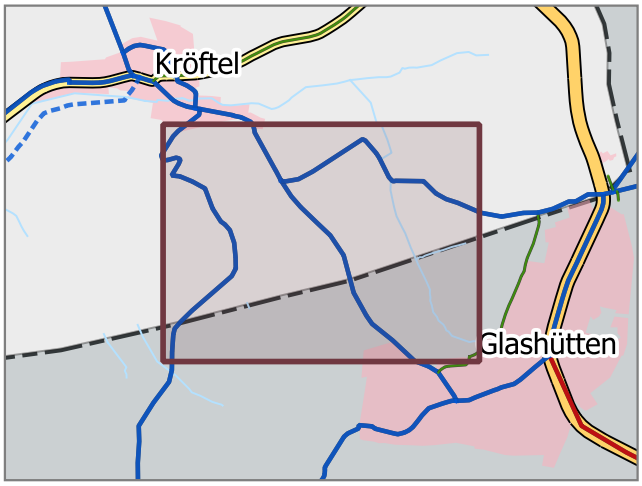
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 650.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

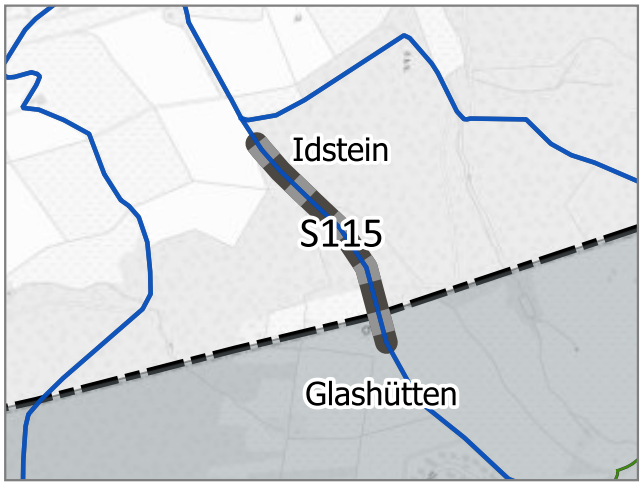
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Varianten zur Führung der Verbindung Heftrich - Kröftel - Glashütten sind im Rahmen der Vorplanung vertieft zu prüfen (ggfs. Ausbau paralleler Wirtschaftswege).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Kröftel - Glashütten | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | (Glashütten) | Straße: | Forstweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 520 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Ja |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb:- | Beteiligung: | 3 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

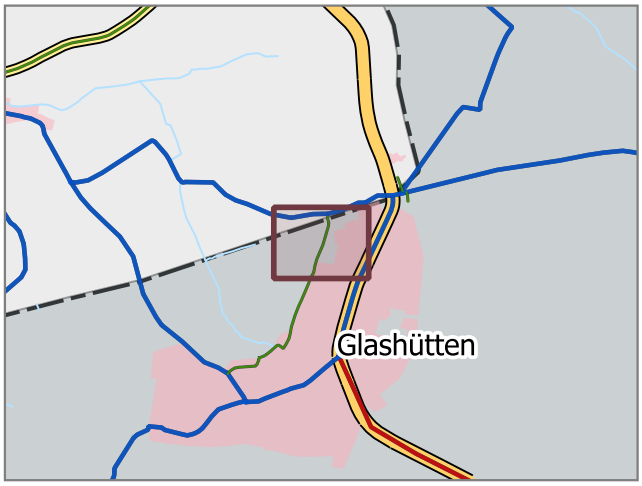
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 300.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

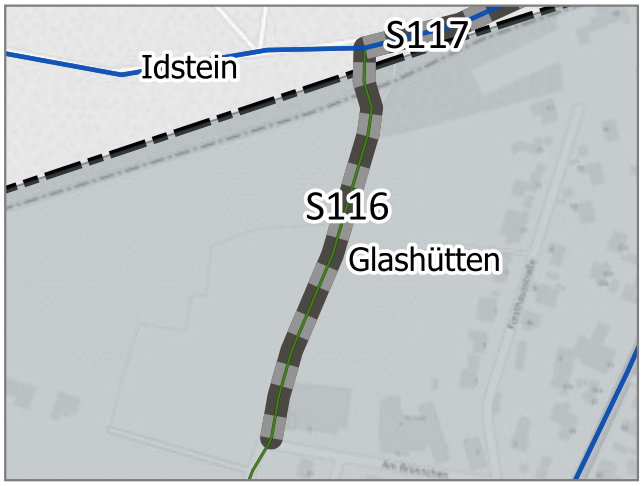
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Weg liegt zu geringen Teilen auf der Gemarkung Glashütten. Der auszubauende Abschnitt bildet Teil der Verbindung in Richtung Königstein (siehe Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis). Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Die Ausführung als Herstellungsradweg (Land Hessen und Bund) ist zu prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Kröftel - Glashütten | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Glashütten | | |
| Kommune 2: | | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 260 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 1 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:

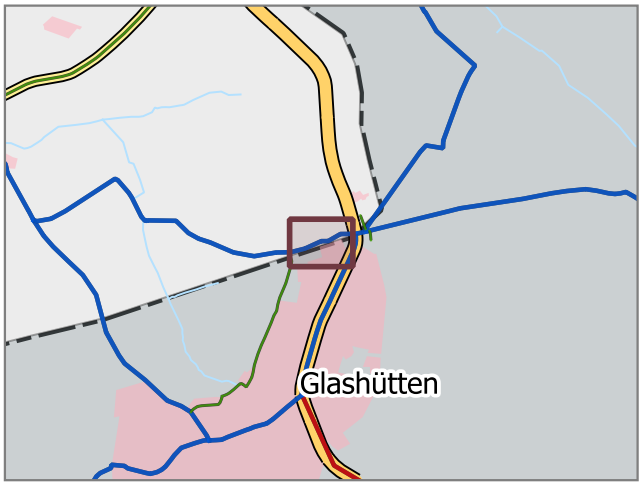
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 150.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

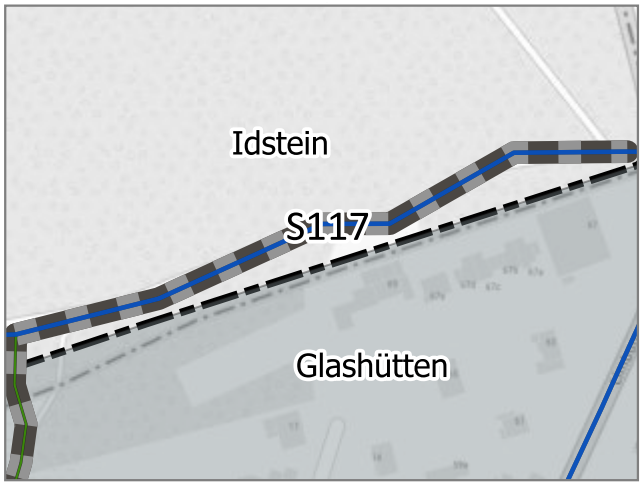
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Weg liegt vollständig auf der Gemarkung Glashütten. Maßnahme ist Teil des Radverkehrskonzepts der Gemeinde Glashütten.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Kröftel - Glashütten | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | Glashütten | Straße: | Forstweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 280 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 2 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:

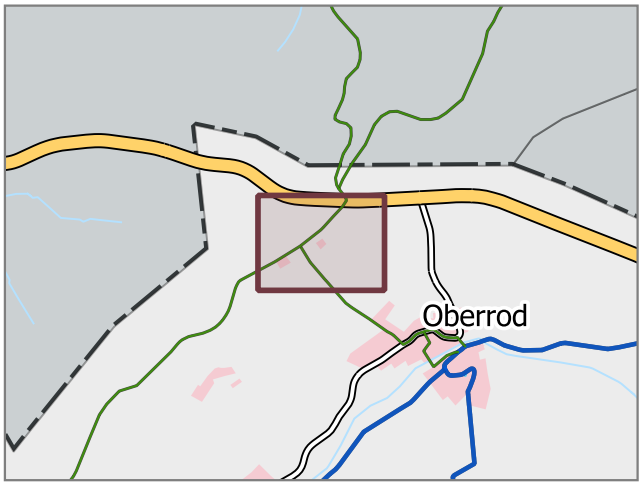
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 150.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

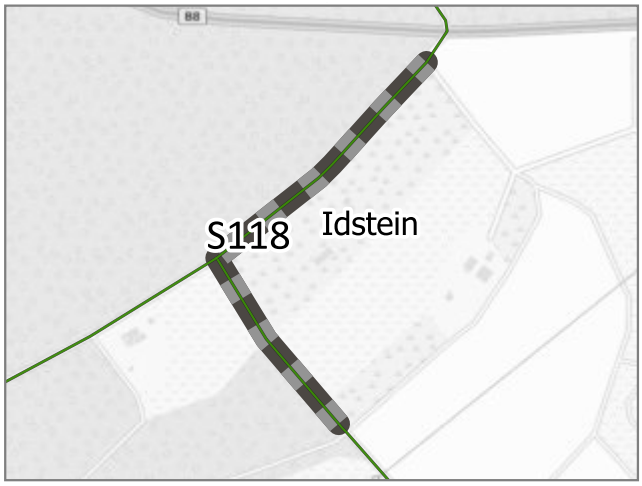
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Maßnahme ist Teil des Radverkehrskonzepts des Hochtaunuskreises (Nummer B183). Der Weg liegt teilweise auf der Gemarkung Glashütten. Ausführung als Herstellungsradweg (Land Hessen/Bund) sowie Weiterführung der Maßnahme bis Kröftel prüfen (Abwägung mit Ausbau des weiter westlich verlaufenden Forstweges). Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Oberrod - Waldems/Wüstems & Niederems | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 420 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 5 / 1 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund und grobem Schotter. Die parallel verlaufenden K717 und B8 verfügen über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

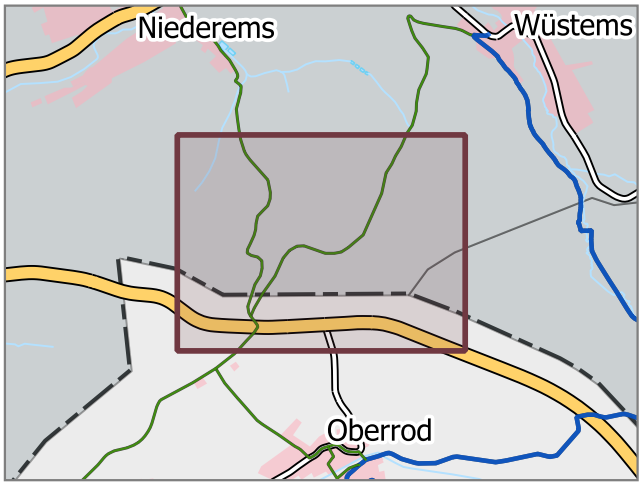
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 250.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

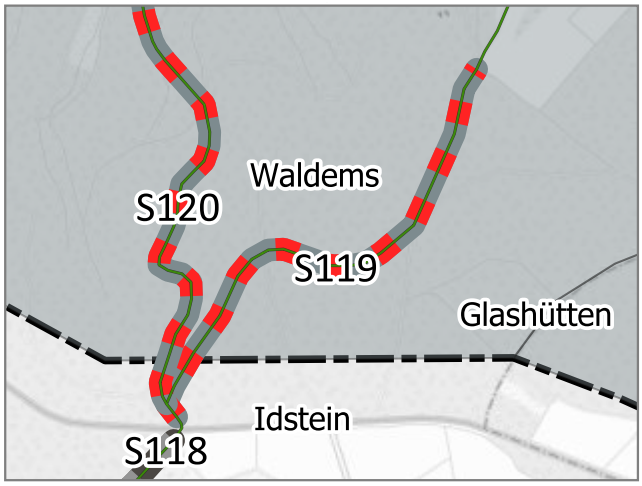
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Oberrod - Waldems/Wüstems | Maßnahmentyp: | **Schadhafte Oberfläche sanieren** |
| Kommune 1: | Waldems | | |
| Kommune 2: | Idstein | Straße: | Forstweg |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 1130 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAU_01 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 1 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit grobem Schotter.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung.

Fotos:

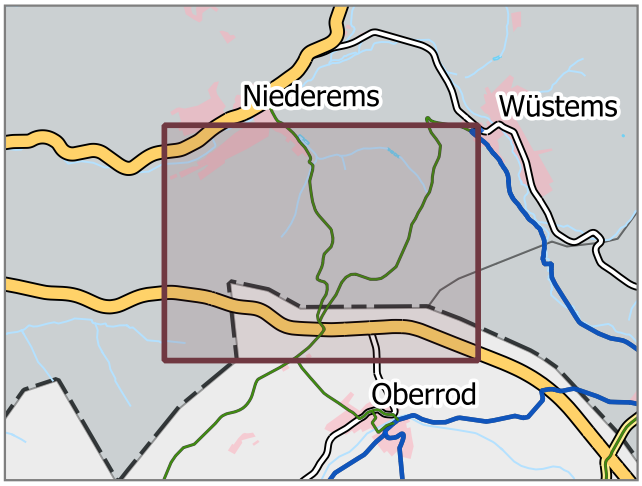
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 250.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

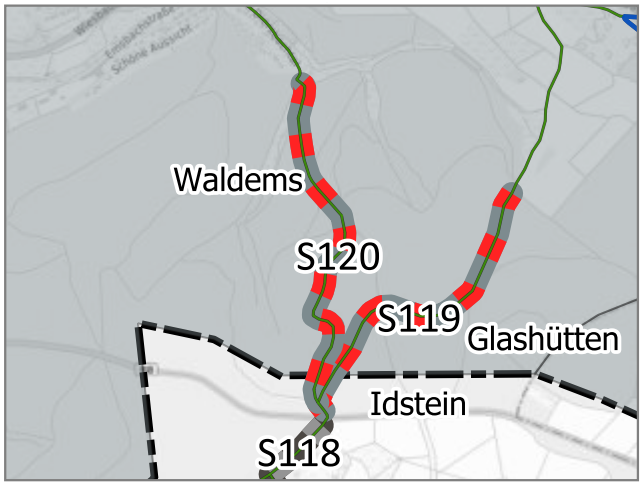
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden führen.

Sonstiges: Der Weg liegt größtenteils auf der Gemarkung Waldems. Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Die Gemeinde Waldems stimmt einer Sanierung der schadhaften Oberfläche zu (Abstimmunsergebnis).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Oberrod - Waldems/Niederems | Maßnahmentyp: | **Schadhafte Oberfläche sanieren** |
| Kommune 1: | Waldems | | |
| Kommune 2: | Idstein | Straße: | Forstweg |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 1220 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAU_01 |
| Schutzgebiet: | WSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 2 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit grobem Schotter.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung.

Fotos:

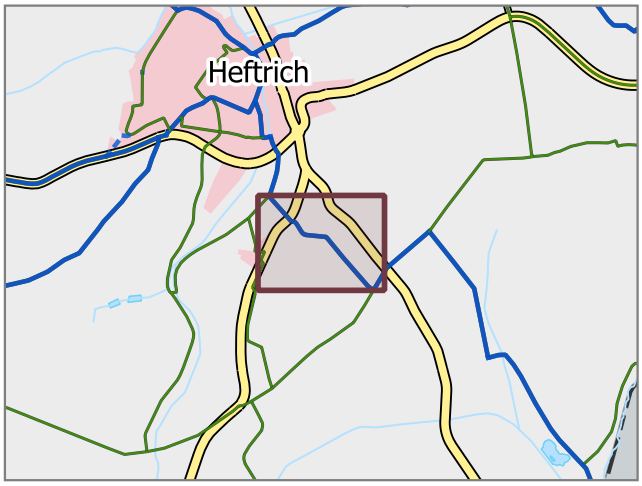
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 250.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden führen.

Sonstiges: Der Weg liegt größtenteils auf der Gemarkung Waldems. Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Vorbehaltlich des Bedarfs für den Radverkehr stimmt die Gemeinde Waldems einer Sanierung der schadhaften Oberfläche zu (Abstimmunsergebnis).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Heftrich - Glashütten/Schloßborn bzw. Eppstein | Maßnahmentyp: | **Unbefestigten Weg ausbauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 620 Meter |
| DTV: | 1990 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 6 / 0 |

Lage:



Situation: Der betrachtet Abschnitt verfügt in Teilen über eine schadhafte wassergebundene Decke mit grobem Schotter und ist zu weiten Teilen unbefestigt. Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Heftrich und Schloßborn / Eppstein. Die parallel verlaufende L3011 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

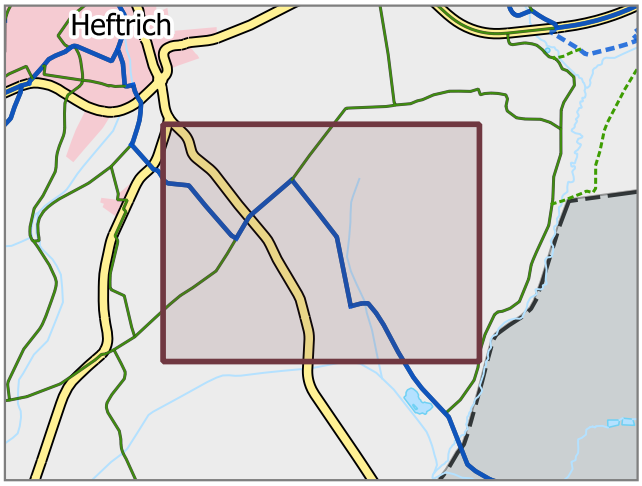
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 550.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

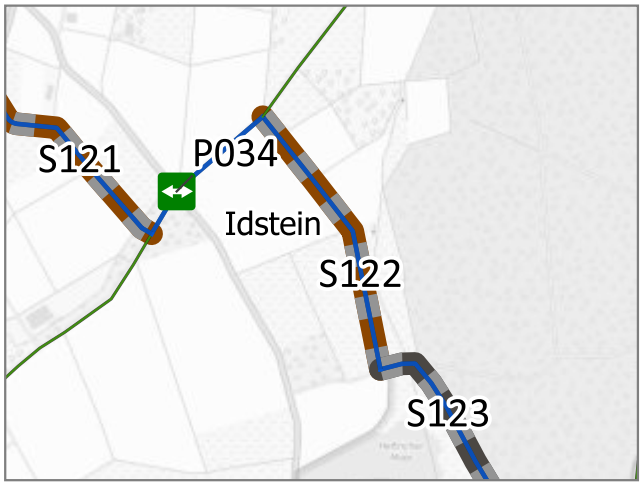
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Eine Verbindung zwischen Idstein/Heftrich und Schloßborn bzw. Richtung Eppstein ist aktuell nur über die L3011 vorhanden, die aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet ist.

Sonstiges: Der Abschnitt bildet Teil des Zielnetzes im Radverkehrskonzept des Main-Taunus-Kreises (keine Maßnahmen vorgesehen). Im Rahmen der weiteren Planung ist für den nordwestlichen Teil der Strecke (ab der Wegegabelung westlich der Flurstücke "Am Höhweg") alternativ die Führung über die nördlich parallel verlaufenden Wegeparzellen zu prüfen. Im Zuge des Ausbaus ist die Überquerungsstelle der L3273 zu sichern.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Heftrich - Glashütten/Schloßborn bzw. Eppstein | Maßnahmentyp: | **Unbefestigten Weg ausbauen** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 610 Meter |
| DTV: | 1990 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | UWA_01 |
| Schutzgebiet: | - — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 2 / 0 |

Lage:




Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Heftrich und Schloßborn / Eppstein. Die parallel verlaufende L3011 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

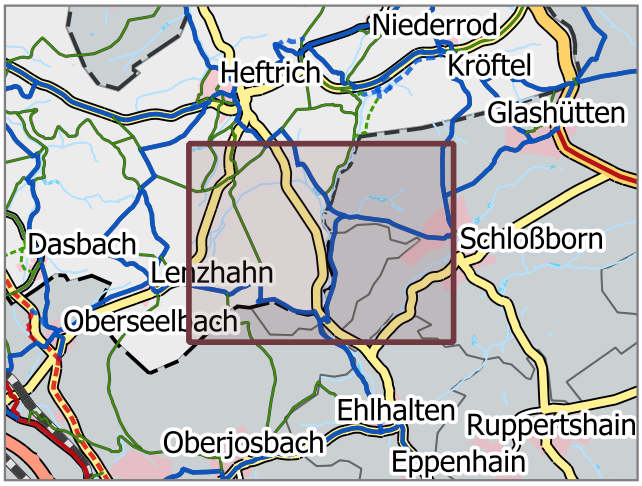
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 550.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Befriedigend |

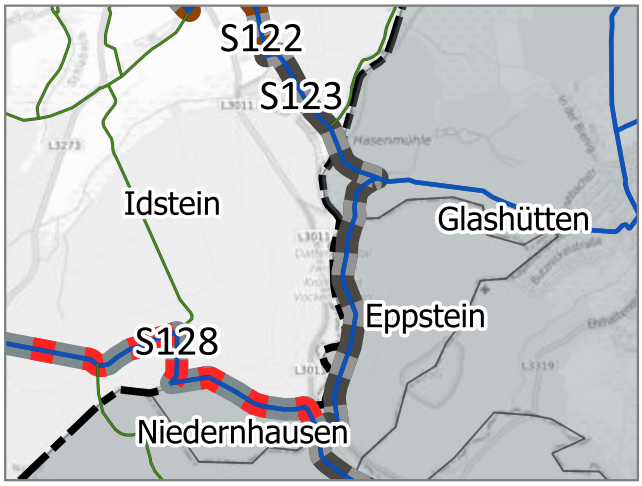
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Eine Verbindung zwischen Idstein/Heftrich und Schloßborn bzw. Richtung Eppstein ist aktuell nur über die L3011 vorhanden, die aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet ist.

Sonstiges: Alternativ ist der Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges an der L3011 zu prüfen. Der Abschnitt bildet Teil des Zielnetzes im Radverkehrskonzept des Main-Taunus-Kreises (keine Maßnahmen vorgesehen).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Heftrich - Glashütten/Schloßborn bzw. Eppstein | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | Eppstein & Glashütten | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 2860 Meter |
| DTV: | 1990 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | NSG, FFH, WSG — Grunderwerb:- | Beteiligung: | 6 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche mit teilweise grobem Schotter und losem Untergrund. Die parallel verlaufende L3011 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Anschluss an den Forstweg Richtung Eppstein herzustellen (Herstellen einer gesicherten Querung).

Fotos:

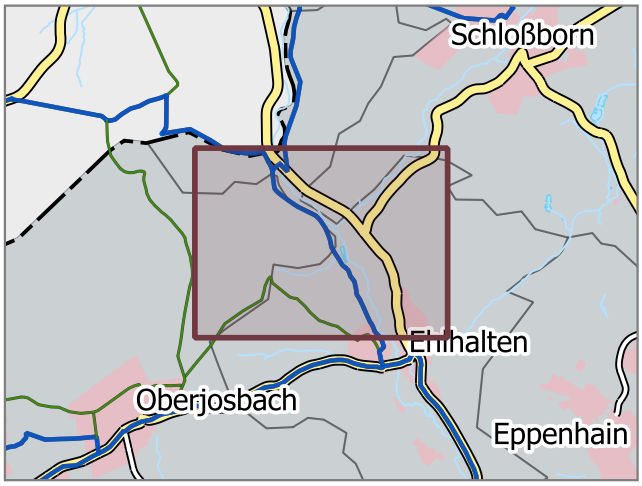
Priorität: C — Kostenrahmen: 1.500.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Befriedigend

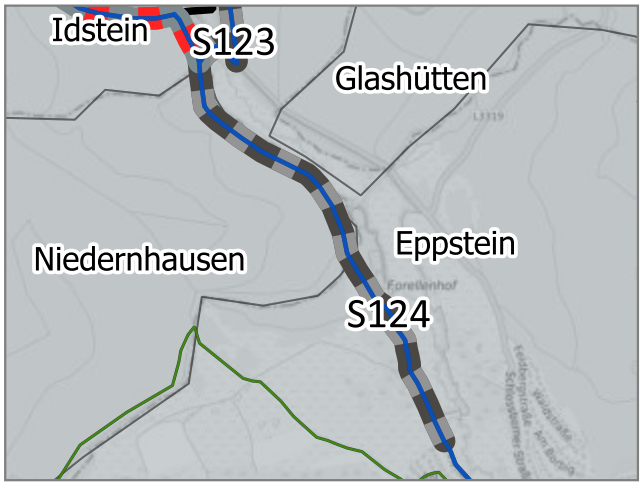
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Eine Verbindung zwischen Heftrich und Schloßborn bzw. Eppstein ist aktuell sonst nur über die L3011 vorhanden, die aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet ist.

Sonstiges: Der Abschnitt bildet Teil des Zielnetzes im Radverkehrskonzept des Main-Taunus-Kreises (keine Maßnahmen vorgesehen) sowie Anschluss an das Zielnetz des Hochtaunuskreises (Richtung Schloßborn; keine Maßnahmen vorgesehen). Der Weg liegt teilweise auf den Gemarkungen Glashütten und Eppstein. Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Heftrich - Eppstein/Ehlhalten | Maßnahmentyp: | **Oberfläche asphaltieren** |
| Kommune 1: | Eppstein | | |
| Kommune 2: | Niedernhausen | Straße: | Forstweg / Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 1690 Meter |
| DTV: | 1990 Kfz / 24h | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Land Hessen (Herstellungsradweg) | Musterlösung: | OAA_01 |
| Schutzgebiet: | NSG, FFH, Biotope — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 1 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche mit teilweise grobem Schotter und losem Untergrund. Die parallel verlaufende L3011 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. Anschluss an den Forstweg Richtung Idstein/Heftrich herstellen (gesicherte Überquerungsstelle).

Fotos:

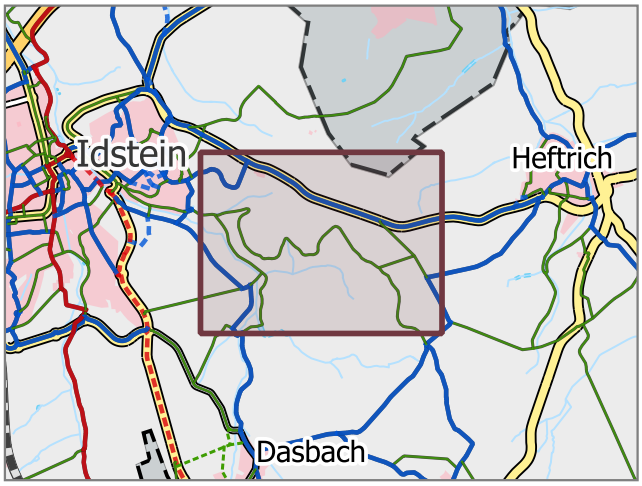
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenrahmen: | 1.000.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

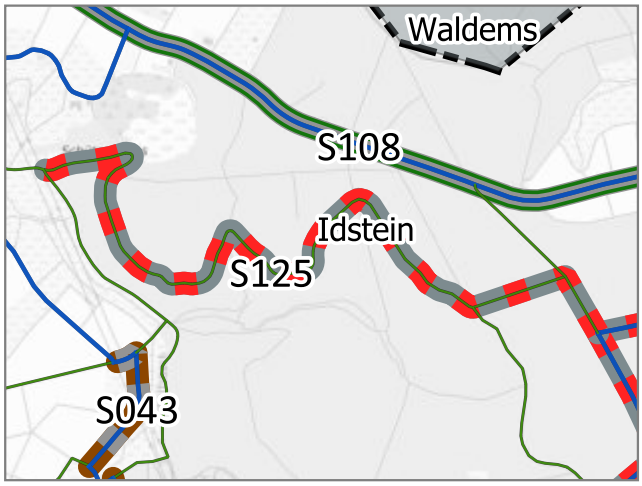
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Eine Verbindung zwischen Heftrich und Schloßborn bzw. Eppstein ist aktuell sonst nur über die L3011 vorhanden, die aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet ist.

Sonstiges: Der Weg liegt vollständig auf den Gemarkungen Eppstein und Niedernhausen und bildet Teil des Zielnetzes im Radverkehrskonzept des Main-Taunus-Kreises (keine Maßnahmen vorgesehen). Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein - Heftrich | Maßnahmentyp: | **Schadhafte Oberfläche sanieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Forstweg |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 2940 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAU_01 |
| Schutzgebiet: | FFH — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 16 / 1 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über ein schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter und teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung.

Fotos:

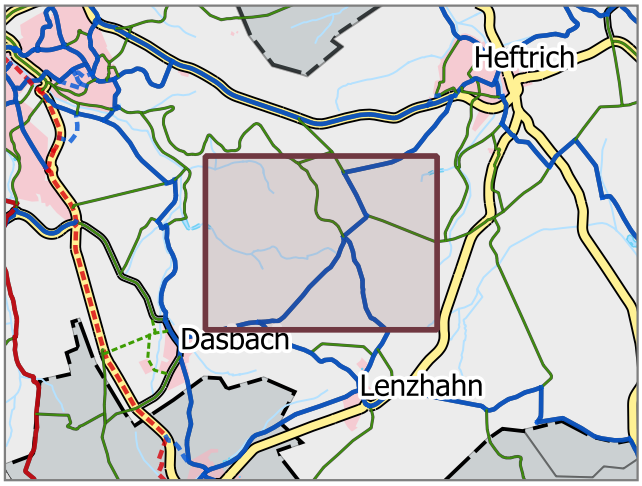
Priorität: C — Kostenrahmen: 600.000 € — Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ausreichend

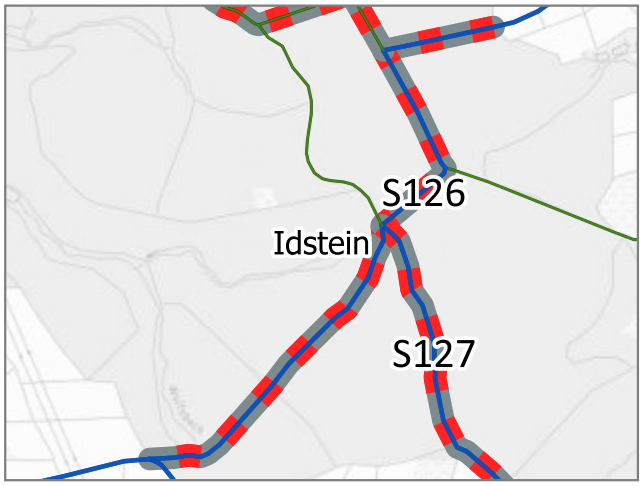
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden führen.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen, Priorität gilt dabei dem Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs zwischen Idstein und Heftrich (L3026).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Heftrich - Idstein/Dasbach bzw. Lenzhahn | Maßnahmentyp: | **Schadhafte Oberfläche sanieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Forstweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 2330 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAU_01 |
| Schutzgebiet: | FFH, WSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 11 12 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über ein schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter und teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung.

Fotos:

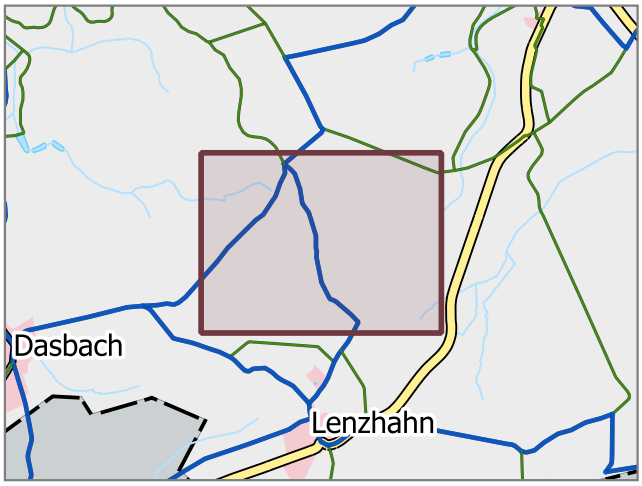
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 450.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

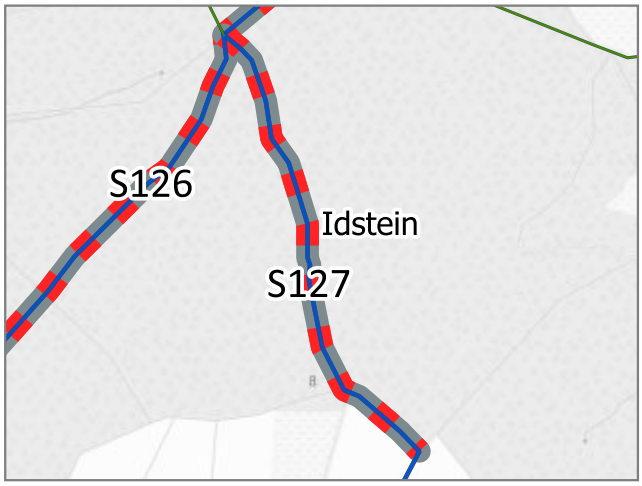
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden führen.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Heftrich - Idstein/Lenzhahn | Maßnahmentyp: | **Schadhafte Oberfläche sanieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Forstweg / Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 1020 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAU_01 |
| Schutzgebiet: | FFH, WSG — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 4 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über ein schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter und teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung.

Fotos:

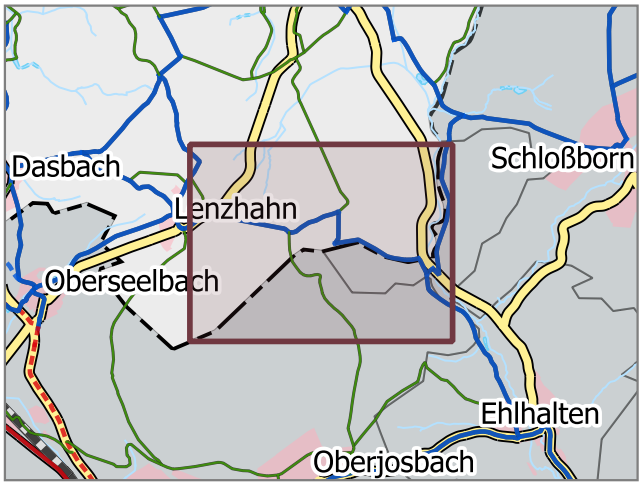
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 200.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

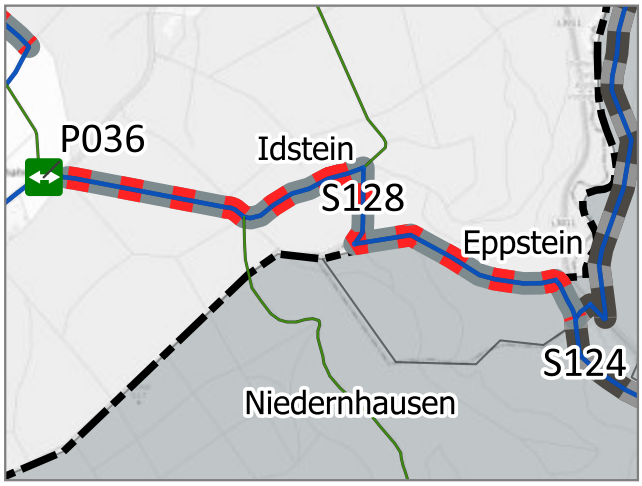
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden führen.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Lenzhahn - Eppstein/Ehlhalten | Maßnahmentyp: | **Schadhafte Oberfläche sanieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | Eppstein | Straße: | Forstweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 2930 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAU_01 |
| Schutzgebiet: | FFH, WSG, Biotope — Grunderwerb:- | Beteiligung: | 3 / 0 |

Lage:

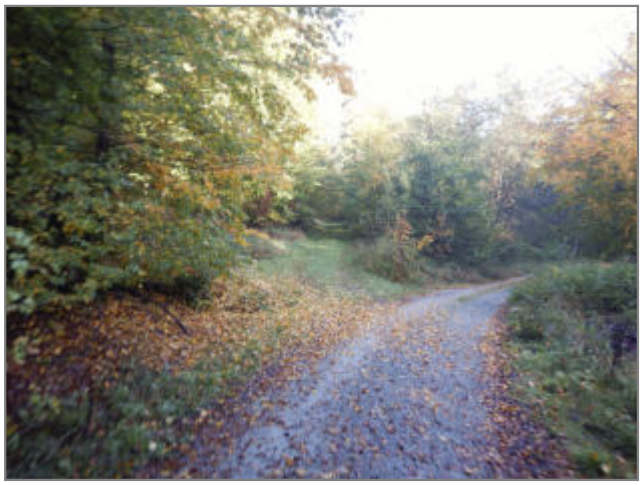



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über ein schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter und teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung.

Fotos:



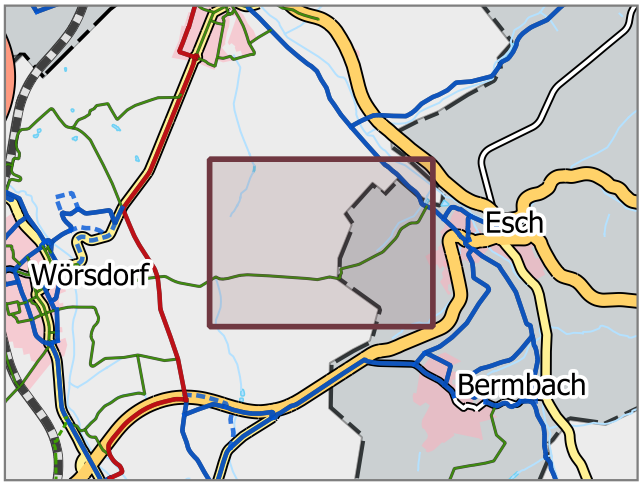
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 600.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

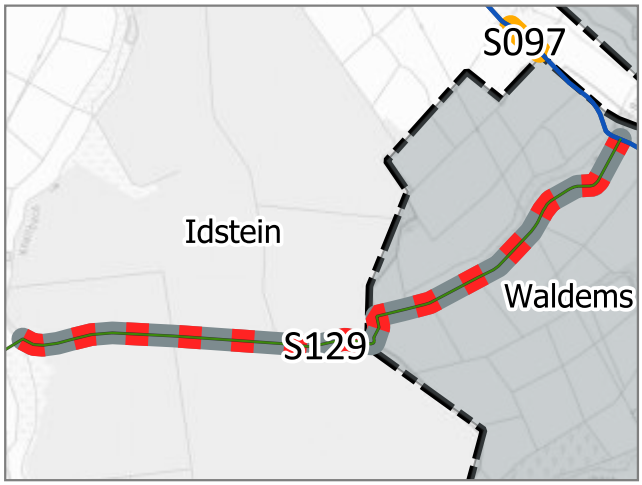
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden führen.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Wörsdorf - Waldems/Esch | Maßnahmentyp: | **Schadhafte Oberfläche sanieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | Waldems | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Basisverbindung | Länge: | Ca. 2370 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAU_01 |
| Schutzgebiet: | Biotope — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 15 / 2 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung.

Fotos:

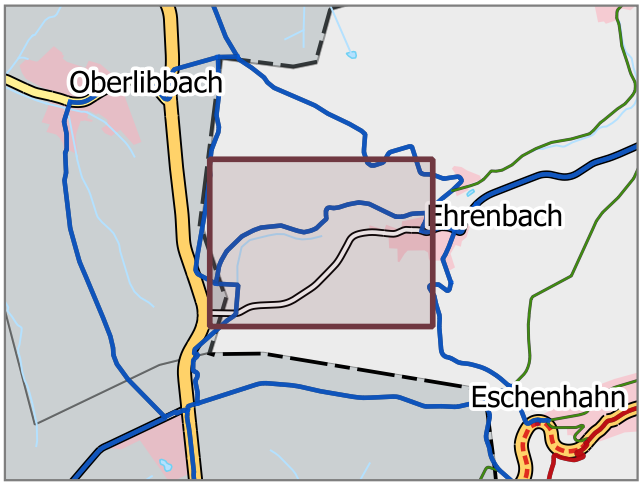
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 500.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

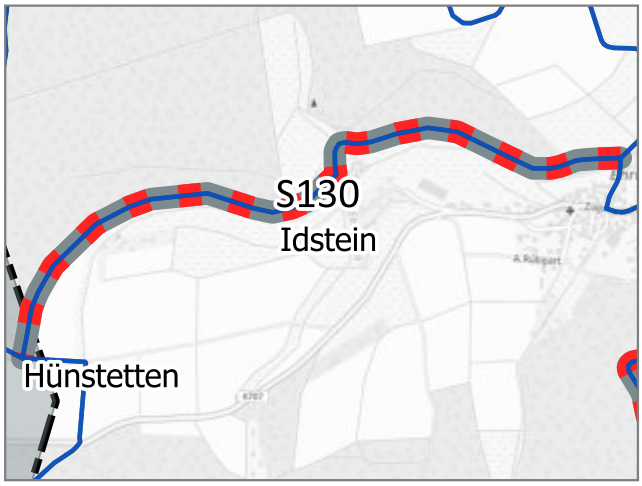
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Idstein/Ehrenbach - Hünstetten & Taunusstein | Maßnahmentyp: | **Schadhafte Oberfläche sanieren** |
| Kommune 1: | Idstein | | |
| Kommune 2: | - | Straße: | Wirtschaftsweg |
| Netzkategorie: | Radhauptverbindung | Länge: | Ca. 1580 Meter |
| DTV: | k.A. | Schulverbindung: | Nein — Bike+Ride: Nein |
| Baulast: | Kommune | Musterlösung: | OAU_01 |
| Schutzgebiet: | Biotope — Grunderwerb: - | Beteiligung: | 4 / 0 |

Lage:




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung.

Fotos:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenrahmen: | 300.000 € | Kosten-Nutzen-Verhältnis: | Ausreichend |

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden führen.

Sonstiges:

**Anlage 09**

*Maßnahmenliste Priorisierung (Bauliche Punkt- & gesamte Streckenmaßnahmen)*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

(Bauliche Punkt- und gesamte Streckenmaßnahmen)

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S017 | Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen dem Parkplatz und den Sportanlagen zur Entflechtung der Verkehrsströme. | Idstein Nordost-Route | Geh- und Radweg Wörsbachaue | S | A | 50.000 € |
| S049 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein - Niedernhausen/Niederseelbach - Wiesbaden | Wirtschaftsweg | HL | A | 1.000.000 € |
| P006 | Es soll ein sicherer Übergang für den links abbiegenden Radverkehr geschaffen werden. Umbau des bestehenden Fahrbahnteilers am südlichen Knotenpunktarm (zwischen den beiden Bäumen) mit Einrichtung eines Aufstellstreifens für linksabbiegenden Radverkehr (in den Veitenmühlweg). | Idstein - Niedernhausen - Wiesbaden | K709 (Wiesbadener Straße) | K | A | 40.000 € |
| S042 | Kurzfristig: Einrichtung eines Signalgebers für den Radverkehr. Langfristig: Verbreiterung der Bahnunterführung unter Berücksichtigung des Radverkehrs (siehe auch Maßnahme S6 VEP Idstein 2035). | Idstein Südwest-Route | Heidestück | S | A | k.A. |
| S004 | Neubau eines Zweirichtungsradweges zwischen Bahnhofstraße und Wiesbadener Straße. Führung des Fußverkehrs auf getrenntem, parallel verlaufenden Gehweg. | Idstein/Innenstadt - Bahnhof - Westliche Stadtteile | Bahnhofstraße / Grünanlage | S | A | k.A. |
| S003 | Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen. Prüfung unterschiedlicher Varianten zur Führung an Engstellen bzw. deren Beseitigung. Kurzfristig: Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen. | Idstein/Innenstadt - Bahnhof - Westliche Stadtteile | K709 (Wiesbadener Straße) | K | A | k.A. |
| S018 | Verbreiterung des betrachteten Weges entsprechend den ERA-Regelmaßen (siehe auch Maßnahme RAD19 VEP Idstein 2035). | Idstein Nordost-Route - Walsdorf | Geh- und Radweg Wörsbachaue | S | A | 250.000 € |
| S046 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Umsetzung in Verbindung mit anschließenden Maßnahmen an der L3026. Ggfs. Anbindung nach Dasbach herstellen. | Idstein - Niedernhausen/Oberseelbach - Wiesbaden | L3026 | L | A | 1.500.000 € |
| S047 | Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Umsetzung in Verbindung mit anschließenden Maßnahmen an der L3026. | Idstein - Niedernhausen/Oberseelbach - Wiesbaden | L3026 | L | A | 100.000 € |

Hinweis: Die Priorisierung bewertet den Nutzen für den Radverkehr in Idstein. Es werden keine Aussagen zur Umsetzungswahrscheinlichkeit und -reihenfolge getroffen.

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S021 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende. | Idstein Südost-Route | L3026 | L | A | 350.000 € |
| S032 | Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen. Entfall der Kfz-Parkstände vor Einmündung in Wiesbadener Straße. | Idstein/Innenstadt - Alle Richtungen | Am Hexenturm | S | A | k.A. |
| S011 | Varianten für den Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges prüfen. | Innerstädtische Erschließung Bahnhof | In der Ritzbach | S | A | k.A. |
| S050 | Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. | Idstein - Niedernhausen/Niederseelbach - Wiesbaden | Wirtschaftsweg | HL | A | 200.000 € |
| S040 | Herstellen einer Radverbindung zwischen Weldert- und Wiesbadener Straße. Neubau eines selbstständigen Geh- und Radweges bzw. eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges im Zuge der Straßenverbindung Wiesbadener Straße - Weldertstraße (siehe auch Maßnahme S3 VEP Idstein 2035). | Idstein Westtangente | Weldertstraße | S | A | k.A. |
| P003 | Es soll ein sicherer Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. | Idstein/Innenstadt - Bahnhof - Westliche Stadtteile | K709 (Wiesbadener Straße) | K | A | 30.000 € |
| S019 | Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den Ausbau der Gehwege mit Freigabe Radverkehr. Am Kreisverkehr sollen sichere Übergänge zwischen dem freigegebenen Gehweg und der Fahrbahn geschaffen werden. | Idstein Südost-Route | L3026 | L | A | k.A. |
| S051 | Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. | Idstein - Niedernhausen/Niederseelbach - Wiesbaden | Wirtschaftsweg | HL | A | 300.000 € |
| P004 | Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen. | Idstein/Innenstadt - Bahnhof - Westliche Stadtteile | Friedensstraße | S | A | k.A. |

B: Bund, HB: Herstellungsradweg Bund, L: Land Hessen, HL: Herstellungsradweg Land, K: Rheingau-Taunus-Kreis, S: Stadt, P: Privat, NK: Nachbarkommune
Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

(Bauliche Punkt- und gesamte Streckenmaßnahmen)

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S005 | Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung. | Idstein/Innenstadt - Bahnhof - Westliche Stadtteile | Bahnhofstraße | S | A | 40.000 € |
| P018 | Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung. | Idstein Südost-Route | L3026 | L | A | 60.000 € |
| P027 | Führung am Kreisverkehr optimieren. Fußverkehr bevorrechtigen. Herstellen eines sicheren Übergangs zwischen Fahrbahn und Radweg durch Umbau des bestehenden Fahrbahnteilers am südlichen Knotenpunkt-arm (Einrichtung eines Aufstellstreifens für linksabbiegenden Radverkehr gemäß Musterlösung UFR_15). | Idstein - Walsdorf - Bad Camberg | L3026 (Idsteiner Straße) | L | A | k.A. |
| P008 | Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen. | Idstein - Wörsdorf | Limburger Straße | S | A | 60.000 € |
| S052 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein - Niedernhausen/Niederseelbach - Wiesbaden | Wirtschaftsweg | HL | A | 350.000 € |
| S078 | Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges. Neuordnung der Verkehrsführung am östlichen Knotenpunktarm des Kreisverkehrs am Ortseingang Wörsdorfs. | Idstein - Wörsdorf | L3026 (parallel zur Hauptstraße) | HL | A | 250.000 € |
| P022 | Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Umbau des bestehenden Fahrbahnteilers am südlichen Knotenpunktarm mit Einrichtung eines Aufstellstreifens für linksabbiegenden Radverkehr (gemäß Musterlösung). Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen. | Idstein - Wörsdorf | L3026 | L | A | 40.000 € |
| S048 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Umsetzung in Verbindung mit anschließenden Maßnahmen an der L3026. | Idstein - Niedernhausen/Oberseelbach - Wiesbaden | L3026 | L | A | 200.000 € |

B: Bund, HB: Herstellungsradweg Bund, L: Land Hessen, HL: Herstellungsradweg Land, K: Rheingau-Taunus-Kreis, S: Stadt, P: Privat, NK: Nachbarkommune

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S041 | Varianten der Radverkehrsführung im Kontext künftig angrenzender Nutzungen sowie der zu erwartenden Kfz-Verkehrsbelastung prüfen. Ggfs. Neuordnung des Straßenraums zum Neubau eines Geh- und Radweges mit gesicherten baulichen Übergängen Fahrbahn-Radweg am Beginn (Heidestück) und Ende (Henri-Dunant-Allee). | Idstein Südwest-Route | Richard-Klinger-Straße | S | A | k.A. |
| P002 | Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Rad- und Fußverkehrs auf allen Wegebeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden. | Idstein/Innenstadt - Bahnhof - Westliche Stadtteile | K709 (Wiesbadener Straße) | K | A | k.A. |
| S008 | Freigabe des Weges als Gemeinsamer Geh- und Radweg, Rückbau des Tores (ggfs. ersetzen durch Sperrpfosten gemäß Musterlösung) sowie Beleuchtung des Weges. | Idstein/Innenstadt - Idstein Süd | Geh- und Radweg am Kalmenhof | P / S | A | 20.000 € |
| P016 | Bauliche Anpassung der Querungshilfe und Freigabe der Radverkehrsfurten über die Zufahrten für beide Fahrtrichtungen. Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die Einmündung. Beschilderung für einmündenden Kfz-Verkehr. | Idstein Südost-Route | Seelbacher Straße | S | A | 40.000 € |
| S084 | Kurzfristig: Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen und Beleuchtung des Autobahntunnels. Mittel- bis langfristig: Neubau straßenbegleitender Geh- und Radweg einschließlich Unterführungsneu- bzw. Ausbau (ggfs. im Zuge von Sanierungs-/Ausbauarbeiten der Bahnstrecke bzw. der Autobahn). | Idstein/Wörsdorf - Hünstetten/Wallrabenstein | L3277 | L | A | k.A. |
| S012 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht zu einem selbstständigen Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. | Idstein Nordwest-Route | Gehweg (Auf der Au) | S | A | 50.000 € |
| S080 | Herstellen einer östlichen Radverkehrstangente in Wörsdorf. | Idstein/Wörsdorf - Hünstetten/Wallrabenstein | Teilw. bestehende Wegeparzelle | S | A | k.A. |
| S077 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. | Idstein - Wörsdorf | L3026 | L | A | 600.000 € |

B: Bund, HB: Herstellungsradweg Bund, L: Land Hessen, HL: Herstellungsradweg Land, K: Rheingau-Taunus-Kreis, S: Stadt, P: Privat, NK: Nachbarkommune
Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| P012 | Bauliche Anpassung der Querungshilfe und Freigabe der Radverkehrsfurten über die Zufahrten für beide Fahrtrichtungen. Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die Einmündung. Beschilderung für einmündenden Kfz-Verkehr. | Idstein Südwest-Route | Henri-Dunant-Allee | S | A | 40.000 € |
| S091 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein - Walsdorf - Bad Camberg | Wirtschaftsweg | HL | A | 450.000 € |
| S102 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges einschließlich Anschluss an die bestehenden Geh- und Radwege am Knotenpunkt L3023 sowie am Parkplatz am Knotenpunkt von B275 und L3026. | Idstein - Waldems/Bermbach & Esch | L3026 | L | A | 700.000 € |
| S108 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Ende des Radwegs in Heftrich. Anschluss an den bestehenden Geh- und Radweg am Gänsberg in Idstein. | Idstein - Heftrich - Glashütten | L3023 | L | A | 2.500.000 € |
| S038 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges am Tournesolbad. | Idstein Nordwest-Route - Tournesolbad | Außenb. Tournesolbad, Wegeparzelle | S | A | 300.000 € |
| S085 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. | Idstein/Wörsdorf - Hünstetten/Wallrabenstein | Wirtschaftsweg | HL | A | 400.000 € |
| S027 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht zu einem Geh- und Radweg, der ERA-Regelmaßen entspricht. Entfernen der Tore und Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Weges (Entfall von Parkständen am nördlichen Beginn). | Idstein Nord-Süd-Route | Wirtschaftsweg | S | A | 70.000 € |
| S030 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges. | Idstein Nord-Süd-Route | Graf-Gerlach-Straße | S | A | 40.000 € |

B: Bund, HB: Herstellungsradweg Bund, L: Land Hessen, HL: Herstellungsradweg Land, K: Rheingau-Taunus-Kreis, S: Stadt, P: Privat, NK: Nachbarkommune
Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S033 | Neuordnung des Straßenraums zur Verbreiterung des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Kreisverkehr (Escher Straße) gemäß Musterlösung (UFR_15). | Idstein/Innenstadt - Gänsberg - Waldems | Tiergartenspange | S | A | k.A. |
| S036 | Entwicklung von Varianten für eine attraktive, topografisch optimierte Fuß- und Radwegeverbindung angesichts der anspruchsvollen Topografie am Gänsberg. | Innerstädtische Erschließung Gänsberg | Entwicklungsfläche Feldbergschule | S | A | k.A. |
| P037 | Einrichtung einer Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr. | Idstein - Niedernhausen/Niederseelbach | L3026 | L | A | 80.000 € |
| P013 | Bauliche Anpassung der Querungshilfe und Freigabe der Radverkehrsfurten über die Zufahrten für beide Fahrtrichtungen. Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die Einmündung. Beschilderung für einmündenden Kfz-Verkehr. | Idstein Südwest-Route | Henri-Dunant-Allee | S | A | 40.000 € |
| P014 | Bauliche Anpassung der Querungshilfe und Freigabe der Radverkehrsfurten über die Zufahrten für beide Fahrtrichtungen. Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die Einmündung. Beschilderung für einmündenden Kfz-Verkehr. | Idstein Südost-Route | Henri-Dunant-Allee | S | A | 40.000 € |
| P015 | Rückbau des freien Rechtsabbiegers prüfen sowie Bevorrechtigung des straßenbegleitenden Radweges gemäß Musterlösung (GVA_04). | Idstein Südost-Route | Henri-Dunant-Allee | S | A | k.A. |
| S024 | Im Zuge der geplanten Brückensanierung auch die schadhafte asphaltierte Oberfläche sanieren. Findlinge entfernen und durch Sperrpfosten gemäß Musterlösung ersetzen (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m), VZ 250 entfernen. | Idstein Südwest-Route | Höllgraben | S | A | k.A. |
| P007 | Bevorrechtigung des Fußverkehrs durch Herstellen einer Gehwegüberfahrt. | Idstein - Wörsdorf | Zissenbach | S | A | 60.000 € |

B: Bund, HB: Herstellungsradweg Bund, L: Land Hessen, HL: Herstellungsradweg Land, K: Rheingau-Taunus-Kreis, S: Stadt, P: Privat, NK: Nachbarkommune
Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

(Bauliche Punkt- und gesamte Streckenmaßnahmen)

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S057 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht (ggfs. bis Oberauroff, siehe Maßnahme S072) einschließlich Entschärfung der Engstelle. Herstellen einer gesicherten Querung der L3274 westlich der Autobahn (Unterquerung/LSA; s. RR5 VEP Idstein 2035). | Idstein - Westl. Stadtteile - Hünstetten / Taunusstein | L3274, K709 | L, K | A | k.A. |
| S031 | Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung. | Idstein Nord-Süd-Route | Eichend.-, Magdeb.-, Gr.-Gerlachstr. | S | A | 50.000 € |
| S058 | Neubau eines Geh- und Radwegs im betrachteten Abschnitt. Herstellen einer gesicherten Querung der L3274 westlich der Autobahn (Unterquerung/LSA; s. RR5 VEP Idstein 2035) mit Anschluss an bestehenden Weg an der L3274. | Idstein - Westl. Stadtteile - Hünstetten / Taunusstein | Wirtschaftsweg (L3274/K707) | HB / HL | B | k.A. |
| S061 | Rückbau der bestehenden Kreis- und Bundesstraße zu einem selbstständigen Geh- und Radweg im Zuge der Ortsumgehung Eschenhahn (B275). | Idstein - Eschenhahn - Taunusstein/Neuhof | K708 / B275 | HB / HL | B | k.A. |
| S104 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit Anschluss an Radweg an der B275. Einrichtung einer gesicherten Querung der K715 am Beginn oder Ende des Weges zur Anbindung an Wirtschaftsweg in Richtung Esch sowie eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg in Bermbach. | Idstein - Waldems/Bermbach & Esch | K715 | K | B | 450.000 € |
| S063 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges. | Idstein - Eschenhahn - Taunusstein/Neuhof | B275 / Wirtschaftsweg | HL | B | 150.000 € |
| P010 | Einrichtung einer Lichtsignalanlage für den Fuß- und Radverkehr und Anschluss an bestehenden Geh- und Radweg östlich der Wiesbadener Straße (L3274). | Idstein/Innenstadt - Bahnhof - Westliche Stadtteile | L3274 | L | B | 300.000 € |

B: Bund, HB: Herstellungsradweg Bund, L: Land Hessen, HL: Herstellungsradweg Land, K: Rheingau-Taunus-Kreis, S: Stadt, P: Privat, NK: Nachbarkommune

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S014 | Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. | Idstein Nordwest-Route | Am Ackergrund | S | B | 20.000 € |
| S015 | Verbreitern und Verlängern des bestehenden Weges auf der Westseite der Limburger Straße bis zum Ortsausgang (Neubau Querungstelle) zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Furtmarkierung (Roteinfärbung und Fahrradsymbol) über die Einmündung des Wirtschaftsweges. | Idstein Nordwest-Route | Limburger Straße | S | B | 30.000 € |
| S016 | Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit Anschluss an Radweg in Richtung Wörsdorf. Furtmarkierung (Roteinfärbung und Fahrradsymbol) über die Einmündung der Kindergartenzufahrt sowie Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg in der Zissenbach. | Idstein Nordost-Route | Zissenbach | S | B | 20.000 € |
| S103 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. | Idstein - Waldems/Bermbach & Esch | B275 | B | B | 300.000 € |
| S075 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges einschließlich Querung des Auroffer Bachs (Brücke/Durchlass). | Idstein - Ober-/Niederauroff - Hünstetten/Görsroth | L3274 | HL | B | 300.000 € |
| P017 | Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden (Fahrbahnüberführung ohne Schutzstreifen, ggfs. Piktogramme markieren). Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen. | Innerstädtische Erschließung | Seelbacher Straße | S | B | 3.000 € |

B: Bund, HB: Herstellungsradweg Bund, L: Land Hessen, HL: Herstellungsradweg Land, K: Rheingau-Taunus-Kreis, S: Stadt, P: Privat, NK: Nachbarkommune
Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S010 | Herstellen einer für den Rad- Fußverkehr durchlässigen Sackgasse durch Einbau von Sperrpfosten (gem. Musterlösung) zwischen Veitenmühlberg 9 und der Einmündung der Zufahrt zu Veitenmühlberg 7. Beschilderung an Einmündungen in Obergasse und Grunerstraße mit Zeichen 357-50 „Durchlässige Sackgasse“. | Innerstädtische Erschließung Idstein | Veitenmühlberg | S | B | 1.000 € |
| S028 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht (mind. 2,50 m). | Idstein Nord-Süd-Route | Stettiner Straße | S | B | 40.000 € |
| S029 | Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. | Idstein Nord-Süd-Route | Stettiner Straße | S | B | 20.000 € |
| S074 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein - Ober-/Niederauroff - Hünstetten/Görsroth | Wirtschaftsweg (L3274) | HL | B | 450.000 € |
| S086 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges als Lückenschluss zwischen den beiden Wirtschaftswegen. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radwegs bzw. einer gesicherten Querung der K515. | Idstein/Wörsdorf - Hünstetten/Wallrabenstein | K515 | K | B | 100.000 € |
| P009 | Bevorrechtigung des selbstständig geführten Radweges sowie Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung (bzw. analog zur Querungstelle auf der Wallramstraße). | Idstein Nordwest-Route | Rudolfstraße | S | B | 60.000 € |
| P011 | Bauliche Anpassung der Querungshilfe und Freigabe der Radverkehrsfurten über die Zufahrten für beide Fahrtrichtungen. Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die Einmündung. Beschilderung für einmündenden Kfz-Verkehr. | Idstein Südwest-Route | Henri-Dunant-Allee | S | B | 40.000 € |

B: Bund, HB: Herstellungsradweg Bund, L: Land Hessen, HL: Herstellungsradweg Land, K: Rheingau-Taunus-Kreis, S: Stadt, P: Privat, NK: Nachbarkommune
Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

(Bauliche Punkt- und gesamte Streckenmaßnahmen)

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S013 | Randmarkierung des gesamten Radwegs gemäß Musterlösung (SON_09). | Idstein Nordwest-Route | Wirtschaftsweg (Am Ackergrund) | S | B | 10.000 € |
| S059 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein - Eschenhahn - Taunusstein/Neuhof | Wirtschaftsweg (K707) | HB / HL | B | 300.000 € |
| P001 | Einrichten einer Fußgängerschutzanlage. | Idstein Nordwest-Route | K709 (Wiesbadener Straße) | K | B | 70.000 € |
| P005 | Varianten zur Einrichtung einer gesicherten Querung für Fuß- und Radverkehr sind in Abhängigkeit der nördlich und südlich anschließenden Radverkehrsführung zu prüfen. | Idstein Nord-Süd-Route | K709 (Wiesbadener Straße) | K | B | k.A. |
| P023 | Barrierefreier Umbau der Mittelinsel sowie Markierung der Querungsstelle als FGÜ analog zur Musterlösung (SON_05). Beschilderung mit Zeichen 205 ("Vorfahrt gewähren") und Zeichen 215 ("Kreisverkehr") vor FGÜ anbringen. | Innerstädtische Erschließung Wörsdorf | L3026 (Hauptstraße) | L | B | 40.000 € |
| S007 | Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. | Innerstädtische Erschließung Idstein | Schulze-Delitzsch-Straße | S | B | k.A. |
| S009 | Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen für den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße. | Idstein - Niedernhausen - Wiesbaden | Veitenmühlweg | S | B | 3.000 € |
| S035 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht und Verlagerung der Altglascontainer. | Idstein - Waldems/Bermbach & Esch | Wirtschaftsweg | S | B | 50.000 € |
| S076 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Idstein - Ober-/Niederauroff - Hünstetten/Görsroth | Wirtschaftsweg (L3274) | HL | B | 400.000 € |
| P024 | Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs auf allen Fahrbeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden. | Idstein/Wörsdorf - Hünstetten/Wallrabenstein | L3026 (Walsdorfer Straße) | L | B | k.A. |

B: Bund, HB: Herstellungsradweg Bund, L: Land Hessen, HL: Herstellungsradweg Land, K: Rheingau-Taunus-Kreis, S: Stadt, P: Privat, NK: Nachbarkommune

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S026 | Pflasterung bzw. Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht (ggfs. Verbreiterung, sofern möglich) zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am südlichen Ende des Radwegs (In der Eisenbach). | Idstein Nord-Süd-Route | In der Eisenbach | S | B | 20.000 € |
| S065 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein - Eschenhahn - Taunusstein/Neuhof | Wirtschaftsweg (B275) | HL | B | 550.000 € |
| S087 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht mit Anschluss (Sicherung der Querungsstelle) an bestehenden straßenbegleitenden Geh- und Radweg (L3026) nach Walsdorf. | Idstein/Wörsdorf - Walsdorf | Wirtschaftsweg | HL | B | 650.000 € |
| S064 | Rückbau der bestehenden Bundesstraße zu einem selbstständigen Geh- und Radweg im Zuge der Ortsumgehung Eschenhahn (B275). Verbreitern des bestehenden Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht einschließlich Entschärfung der Engstelle (siehe auch Maßnahme RR2 VEP Idstein 2035). | Idstein - Eschenhahn - Taunusstein/Neuhof | B275 | L | B | k.A. |
| P030 | Einrichtung einer Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr. | Idstein - Eschenhahn - Taunusstein/Neuhof | Am Wörtzgarten | S | B | 60.000 € |
| S034 | Markierung von einseitigen Schutzstreifen (bergauf). | Idstein/Innenstadt - Gänsberg - Waldems | Heftricher Straße | S | B | 5.000 € |
| S001 | Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen. In einigen Abschnitten Entfernung der Mittellinie. Ggfs. Markieren eines Sicherheitstrennstreifens im Bereich der Pkw-Parkstände. Freigabe des Gehwegs für bergauf fahrenden Radverkehr in der Wiesbadener Straße ab Einmündung Schillerstraße (weiter in Richtung Westen). | Idstein Ortsdurchfahrt | Limburger/Wiesbadener Str. (K709) | S / K | B | 30.000 € |
| P035 | Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung (QHA_05 / QHA_09). | Idstein/Oberrod - Waldems/Oberems | B8 | B | B | 60.000 € |

B: Bund, HB: Herstellungsradweg Bund, L: Land Hessen, HL: Herstellungsradweg Land, K: Rheingau-Taunus-Kreis, S: Stadt, P: Privat, NK: Nachbarkommune
Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S105 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein - Waldems/Esch | Wirtschaftsweg | HB | B | 450.000 € |
| S066 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung enes gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Ortseingang Neuhofs (Taunsstein). | Idstein - Eschenhahn - Taunusstein/Neuhof | B275 | L | B | 400.000 € |
| S006 | Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen. | Idstein/Innenstadt - Idstein West | Schulze-Delitzsch-Straße | S | B | 5.000 € |
| S020 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein - Dasbach | Himmelsbornweg | S | B | 60.000 € |
| S022 | Verbreitern des betrachteten Abschnitts (mind. 2,50 m) und Freigabe für den Radverkehr in beide Richtungen durch Kennzeichnung als Gehweg (VZ 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“. | Idstein Südost-Route - Dasbach / Niedernhausen | Seelbacher Straße | S | B | 10.000 € |
| S043 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein - Dasbach - Niedernhausen/Oberseelbach | Wirtschaftsweg | S | B | 400.000 € |
| S044 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein - Dasbach - Niedernhausen/Oberseelbach | Wirtschaftsweg | S | B | 750.000 € |
| S062 | Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums im Zuge der Ortsumgehung Eschenhahn. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. | Idstein - Eschenhahn - Taunusstein/Neuhof | B275 (Schwalbacher Straße) | B | B | k.A. |
| S060 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein - Eschenhahn - Taunusstein/Neuhof | Wirtschaftsweg (K707/K708) | HB / HL | B | 450.000 € |
| S053 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein - Niedernhausen/Niederseelbach - Wiesbaden | Wirtschaftsweg | HL | B | 1.000.000 € |
| S072 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein - Ober-/Niederauroff - Hünstetten/Görsroth | Wirtschaftsweg (L3274) | HL | B | 300.000 € |

B: Bund, HB: Herstellungsradweg Bund, L: Land Hessen, HL: Herstellungsradweg Land, K: Rheingau-Taunus-Kreis, S: Stadt, P: Privat, NK: Nachbarkommune
Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

(Bauliche Punkt- und gesamte Streckenmaßnahmen)

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| P020 | Umgestaltung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Insbesondere Anpassung der Beschilderung. | Innerstädtische Erschließung | L3023 | L | B | 3.000 € |
| P031 | Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung. | Idstein - Heftrich | L3023 | L | B | 60.000 € |
| P032 | Einrichtung einer Querungshilfe. Varianten für sind in Abhängigkeit der Führung der Verbindung zwischen Idstein und Heftrich zu prüfen. | Idstein - Heftrich | L3023 | L | B | 60.000 € |
| S073 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichten eines gesichertern baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Weges in Niederauroff. | Idstein - Ober-/Niederauroff - Hünstetten/Görsroth | L3274 | L | B | 400.000 € |
| S088 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn (Wörsdorf) und Ende (Wallbach) des Radweges. | Idstein/Wörsdorf - Hünstetten/Wallbach | L3275 / K691 | L, K | B | 3.000.000 € |
| S002 | Verbreitern des betrachteten Abschnitts (mind. 2,50 m, ggfs. Entfall von Parkständen) und Freigabe für den Radverkehr durch Kennzeichnung als Gehweg (VZ 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“. | Innerstädtische Erschließung | Limburger Straße | S | B | 40.000 € |
| S082 | Herstellen einer direkten Fuß- und Radverbindung zum Rewe durch Anschluss an den bestehenden Gehweg und die Querungshilfe am östlichen Ortsausgang. | Innerstädtische Erschließung Wörsdorf | Brückenbacher Weg | S | B | k.A. |
| S106 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht zu einem einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. | Idstein/Heftrich - Waldems/Bermbach & Esch | Wirtschaftsweg | HL / HK | C | 1.000.000 € |
| P026 | Barrierefreier Ausbau der Querungstelle inklusive eines angerampten Geh- und Radweges, der parallel zur Wallbacher Straße auf An der Lehmgrube führt. | Wörsdorf Bf - Hünstetten/Wallrabenstein | K691 (Wallbacher Straße) | K | C | 20.000 € |
| S083 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein/Wörsdorf - Hünstetten/Wallrabenstein | Wirtschaftsweg | S | C | 40.000 € |

B: Bund, HB: Herstellungsradweg Bund, L: Land Hessen, HL: Herstellungsradweg Land, K: Rheingau-Taunus-Kreis, S: Stadt, P: Privat, NK: Nachbarkommune

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S093 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein/Walsdorf - Hünstetten/Wallrabenstein | Wirtschaftsweg | S | C | 500.000 € |
| S096 | Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt (ggfs. Asphaltierung). | Idstein/Walsdorf - Waldems/Esch | Wirtschaftsweg | HB | C | 500.000 € |
| S100 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein - Waldems/Bermbach & Esch | Wirtschaftsweg | HB | C | 250.000 € |
| S122 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Heftrich - Glashütten/Schloßborn bzw. Eppstein | Wirtschaftsweg | HL | C | 550.000 € |
| S123 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Anschluss an den Forstweg Richtung Eppstein herzustellen (Herstellen einer gesicherten Querung). | Heftrich - Glashütten/Schloßborn bzw. Eppstein | Wirtschaftsweg | HL | C | 1.500.000 € |
| S094 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges als Lückenschluss zwischen den beiden Wirtschaftswegen. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radwegs bzw. einer gesicherten Querung der K515. | Idstein/Walsdorf - Hünstetten/Wallrabenstein | K515 | K | C | 500.000 € |
| P033 | Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung. | Idstein - Heftrich - Glashütten | L3011 (Tennweg) | L | C | 60.000 € |
| P021 | Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen. | Idstein Nord-Süd-Route | In der Eisenbach | S | C | 40.000 € |
| P025 | Ausbau des bestehenden Weges. | Innerstädtische Erschließung Wörsdorf | Adolf-Keller-Str. / Bahnsteig | S | C | 20.000 € |

B: Bund, HB: Herstellungsradweg Bund, L: Land Hessen, HL: Herstellungsradweg Land, K: Rheingau-Taunus-Kreis, S: Stadt, P: Privat, NK: Nachbarkommune
Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

(Bauliche Punkt- und gesamte Streckenmaßnahmen)

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S081 | Herstellen einer Radverbindung zwischen Ringgasse und dem Nahversorger an der Walsdorfer Straße sowie weiter in Richtung Hohe Straße (Walsdorf). Ausbau der bestehenden Wege zu einem Geh- und Radweg, der ERA-Regelmaßnen entspricht sowie Neubau westlich des Nahversorgers. | Innerstädtische Erschließung Wörsdorf | Walsdorfer Straße | S | C | 100.000 € |
| S037 | Schadhafte asphaltierte Oberfläche sanieren (Schwellen entfernen) sowie Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. | Idstein Nordwest-Route | Am Rödchen | S | C | 10.000 € |
| S121 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Heftrich - Glashütten/Schloßborn bzw. Eppstein | Wirtschaftsweg | HL | C | 550.000 € |
| S056 | Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. | Idstein - Westliche Stadtteile - Taunusstein/Neuhof | Wirtschaftsweg | S | C | 60.000 € |
| S110 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein/Heftrich - Nieder-/Oberrod bzw. Kröftel | Wirtschaftsweg | HL / HK | C | 700.000 € |
| P029 | Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung (QHA_05 / QHA_09). | Idstein/Walsdorf - Waldems/Esch | L3026 | L | C | 60.000 € |
| P036 | Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung (QHA_05 / QHA_09). Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges prüfen (punktueller Lückenschluss). | Idstein/Lenzhahn - Eppstein/Ehlhalten | L3273 | L | C | 80.000 € |
| S101 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges einschließlich Anschluss an Geh- und Radweg am Parkplatz am Knotenpunkt von B275 und L3026. Einrichten einer gesicherten Querungsstelle an der L3026. | Idstein - Waldems/Bermbach & Esch | B275 | B | C | 350.000 € |
| P034 | Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung (QHA_05 / QHA_09). | Idstein/Heftrich - Glashütten/Schloßborn | L3011 | L | C | 60.000 € |

B: Bund, HB: Herstellungsradweg Bund, L: Land Hessen, HL: Herstellungsradweg Land, K: Rheingau-Taunus-Kreis, S: Stadt, P: Privat, NK: Nachbarkommune

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S114 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Anschluss an bestehenden Geh- und Radweg am Ortsausgang Kröftels und Anbindung an Forstweg in Richtung Heftrich. | Idstein/Heftrich - Kröftel - Glashütten | L3023 | L | C | 650.000 € |
| P019 | Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen. | Innerstädtische Erschließung | Konrad-Adenauer-Straße | S | C | 20.000 € |
| S023 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Innerstädtische Erschließung Idstein | Wirtschaftsweg | S | C | 250.000 € |
| S107 | Neubau eines selbstständigen Geh- und Radweges. Varianten für einen möglichst direkten Anschluss an den Geh- und Radweg zwischen Heftrich und Bermbach sowie die Querung der K715 zu prüfen (keine bestehende Wegeparzelle). | Idstein/Heftrich - Waldems/Esch | Wirtschaftsweg | HL | C | 550.000 € |
| S045 | Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für alle Fahrzeuge. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Die Nutzung durch landwirtschaftlichen Verkehr und Busverkehr ist sicherzustellen. | Idstein - Dasbach - Niedernhausen/Oberseelbach | Dasbacher Weg | S | C | 50.000 € |
| S113 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Gemeinsame Umsetzung mit Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs bis zum Friedhof Kröftel (Maßnahme S114). Im Norden Anschluss an Verbindung Heftrich-Niederrod (Maßnahme S111). | Idstein/Heftrich - Kröftel - Glashütten | Forstweg / Wirtschaftsweg | HL | C | 1.000.000 € |
| S124 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. Anschluss an den Forstweg Richtung Idstein/Heftrich herstellen (gesicherte Überquerungsstelle). | Idstein/Heftrich - Eppstein/Ehlhalten | Forstweg / Wirtschaftsweg | HL | C | 1.000.000 € |

B: Bund, HB: Herstellungsradweg Bund, L: Land Hessen, HL: Herstellungsradweg Land, K: Rheingau-Taunus-Kreis, S: Stadt, P: Privat, NK: Nachbarkommune
Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S025 | In beide Fahrtrichtungen Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen. Aufhebung der Benutzungspflicht des Gehwegs für den Radverkehr. | Idstein Nord-Süd-Route | Robert-Koch-Straße | S | C | 10.000 € |
| S055 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein/Lenzhahn - Niedernhausen/Oberseelbach | Wirtschaftsweg | HL | C | 400.000 € |
| S090 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht zum einem gemeinsamen Geh- und Radweg, der ERA-Maßen entspricht (Beschilderung mit VZ 240). | Innerstädtische Erschließung Walsdorf | Querstraße | S | C | 30.000 € |
| S097 | Verkehrsberuhigung der Hofdurchfahrt durch Einbau von Aufmerksamkeitstreifen (Rippenplatten) und Markierung von Piktogrammen "Rücksicht macht Wege breit" sowie an den Hofeinfahrten (siehe Fallbeispiel Musterlösung, Abbildung 3). | Idstein/Walsdorf - Waldems/Esch | Hirtesemühle | S | C | 3.000 € |
| S109 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Innerstädtische Erschließung Heftrich | Weg am Schlabach | S | C | 100.000 € |
| S115 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein/Kröftel - Glashütten | Forstweg | S | C | 300.000 € |
| S125 | Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung. | Idstein - Heftrich | Forstweg | S | C | 600.000 € |
| P038 | Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung (QHA_05 / QHA_09). | Idstein/Niederauroff - Hünstetten/Wallrabenstein | K691 | K | D | 80.000 € |
| S092 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Innerstädtische Erschließung Walsdorf | Wirtschaftsweg | S | D | k.A. |
| S128 | Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung. | Idstein/Lenzhahn - Eppstein/Ehlhalten | Forstweg | S | D | 600.000 € |
| S130 | Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung. | Idstein/Ehrenbach - Hünstetten & Taunusstein | Wirtschaftsweg | S | D | 300.000 € |

B: Bund, HB: Herstellungsradweg Bund, L: Land Hessen, HL: Herstellungsradweg Land, K: Rheingau-Taunus-Kreis, S: Stadt, P: Privat, NK: Nachbarkommune
Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| P028 | Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen. | Innerstädtische Erschließung Walsdorf | L3026 (Idsteiner Straße) | L | D | 3.000 € |
| S129 | Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung. | Idstein/Wörsdorf - Waldems/Esch | Wirtschaftsweg | S | D | 500.000 € |
| S067 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Idstein/Eschenhahn - Niedernh./Wildp. & Engenh. | Forstweg, Wirtschaftsweg | S | D | 900.000 € |
| S071 | Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. | Idstein/Ehrenbach - Hünstetten/Kesselbach | Wirtschaftsweg | S | D | 300.000 € |
| S070 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn (Ehrenbach) und Ende des Radweges (Einmündung Wirtschaftsweg). | Idstein/Oberauroff - Ehrenbach | K707 | K | D | 1.000.000 € |
| S111 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg in Niederrod sowie Anschluss an Wirtschaftsweg in Richtung Heftrich. | Idstein/Heftrich - Nieder-/Oberrod bzw. Kröftel | K717 | K | D | 750.000 € |
| S099 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung. | Innerstädtische Erschließung | Wirtschaftsweg | S | D | 100.000 € |
| S126 | Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung. | Idstein/Heftrich - Idstein/Dasbach bzw. Lenzhahn | Forstweg | S | D | 450.000 € |
| S098 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Prüfung von Varianten für eine Engstellenlösung im Zuge der Brückenquerung. | Innerstädtische Erschließung | L3026 | L | D | 200.000 € |

B: Bund, HB: Herstellungsradweg Bund, L: Land Hessen, HL: Herstellungsradweg Land, K: Rheingau-Taunus-Kreis, S: Stadt, P: Privat, NK: Nachbarkommune
Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

(Bauliche Punkt- und gesamte Streckenmaßnahmen)

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Straße | Baulast | Priorität | Kosten-rahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S095 | Herstellen einer asphaltierten Radverbindung am südöstlichen Ortsrand Walsdorfs. Aufgrund der anspruchsvollen Topografie im betrachteten Abschnitt sollten verschiedene Varianten zur Trassierung geprüft werden. | Idstein/Walsdorf - Waldems/Esch | Wirtschaftsweg | S | D | k.A. |
| S118 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein/Oberrod - Waldems/Wüstems & Niederems | Wirtschaftsweg | S | D | 250.000 € |
| S054 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein - Niedernhausen/Niederseelbach - Wiesbaden | Wirtschaftsweg | HL | D | 150.000 € |
| S120 | Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung. | Idstein/Oberrod - Waldems/Niederems | Forstweg | NK | D | 250.000 € |
| S069 | Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung. | Idstein/Ehrenbach - Idstein/Eschenhahn | Forstweg | S | D | 200.000 € |
| S117 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Idstein/Kröftel - Glashütten | Forstweg | S | D | 150.000 € |
| S127 | Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung. | Idstein/Heftrich - Idstein/Lenzhahn | Forstweg / Wirtschaftsweg | S | D | 200.000 € |
| S068 | Radverbindung im Zuge der Ortsumgehung Eschenhahn gewährleisten (je nach Führung der verlegten B275 gesicherte Querung bzw. Anbindung). | Idstein/Ehrenbach - Idstein/Eschenhahn | Ortsumgehung B275 | S | D | k.A. |
| S119 | Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung. | Idstein/Oberrod - Waldems/Wüstems | Forstweg | NK | D | 250.000 € |
| S039 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Idstein - Westliche Stadtteile | Wirtschaftsweg | HL | D | 90.000 € |
| S112 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. | Idstein/Heftrich - Nieder-/Oberrod | Wirtschaftsweg | HK | D | 200.000 € |
| S116 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Idstein/Kröftel - Glashütten | Wirtschaftsweg | NK | D | 150.000 € |

B: Bund, HB: Herstellungsradweg Bund, L: Land Hessen, HL: Herstellungsradweg Land, K: Rheingau-Taunus-Kreis, S: Stadt, P: Privat, NK: Nachbarkommune

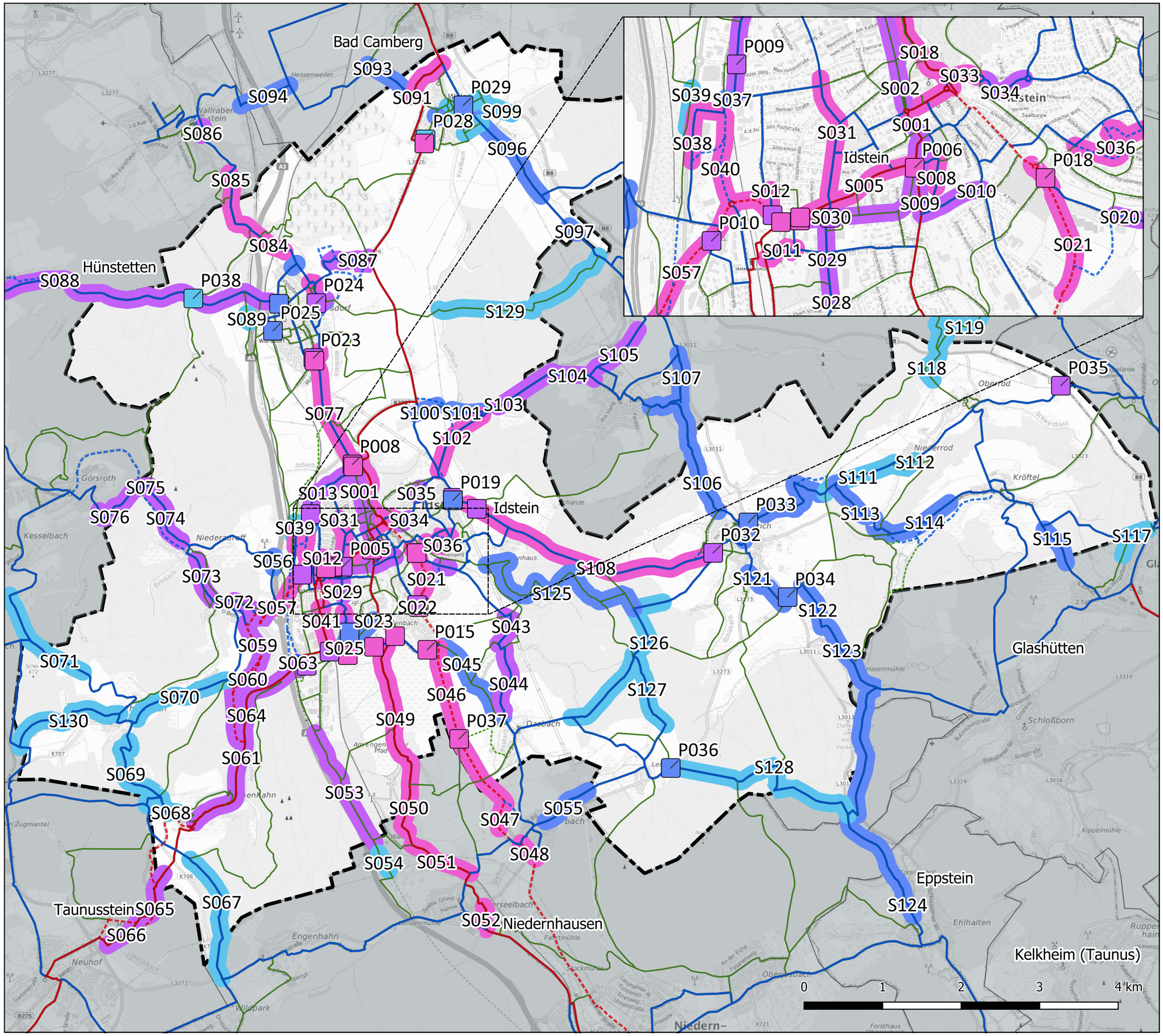
Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

**Anlage 10**

Plan *Priorisierung baulicher Punkt & gesamter Streckenmaßnahmen*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

# Radverkehrskonzept Idstein 2035




Zielnetz Radverkehr 2035

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Überg. Radhauptverb. (Alternative)
- Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung (Alternative)
- Basisverbindung
- Basisverbindung (Alternative)

Bauliche Punktmaßnahmen

- A
- B
- C
- D

Streckenmaßnahmen

- A
- B
- C
- D

Hinweis: Die Priorisierung bewertet den Nutzen von Maßnahmenvorschlägen für den Radverkehr in Idstein (Kriterien: Netzbedeutung, Verkehrssicherheit, Direktheit, Fahrkomfort, Öff. Beteiligung). Es werden keine Aussagen zur Umsetzungswahrscheinlichkeit und -reihenfolge getroffen.

Die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts der Stadt Idstein finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte:
https://rv-k.de/Idstein/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Anlage 10

**Plan 08:** **Priorisierung baulicher Punkt- & gesamter Streckenmaßnahmen**

| | |
|---|---|
| Projekt: | Radverkehrskonzept Idstein 2035 |
| Bearbeitung: | Lukas Hügle |
| Datum: | 15.08.2023 |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022 |
| Datengrundlage: | Eigene Erhebung |

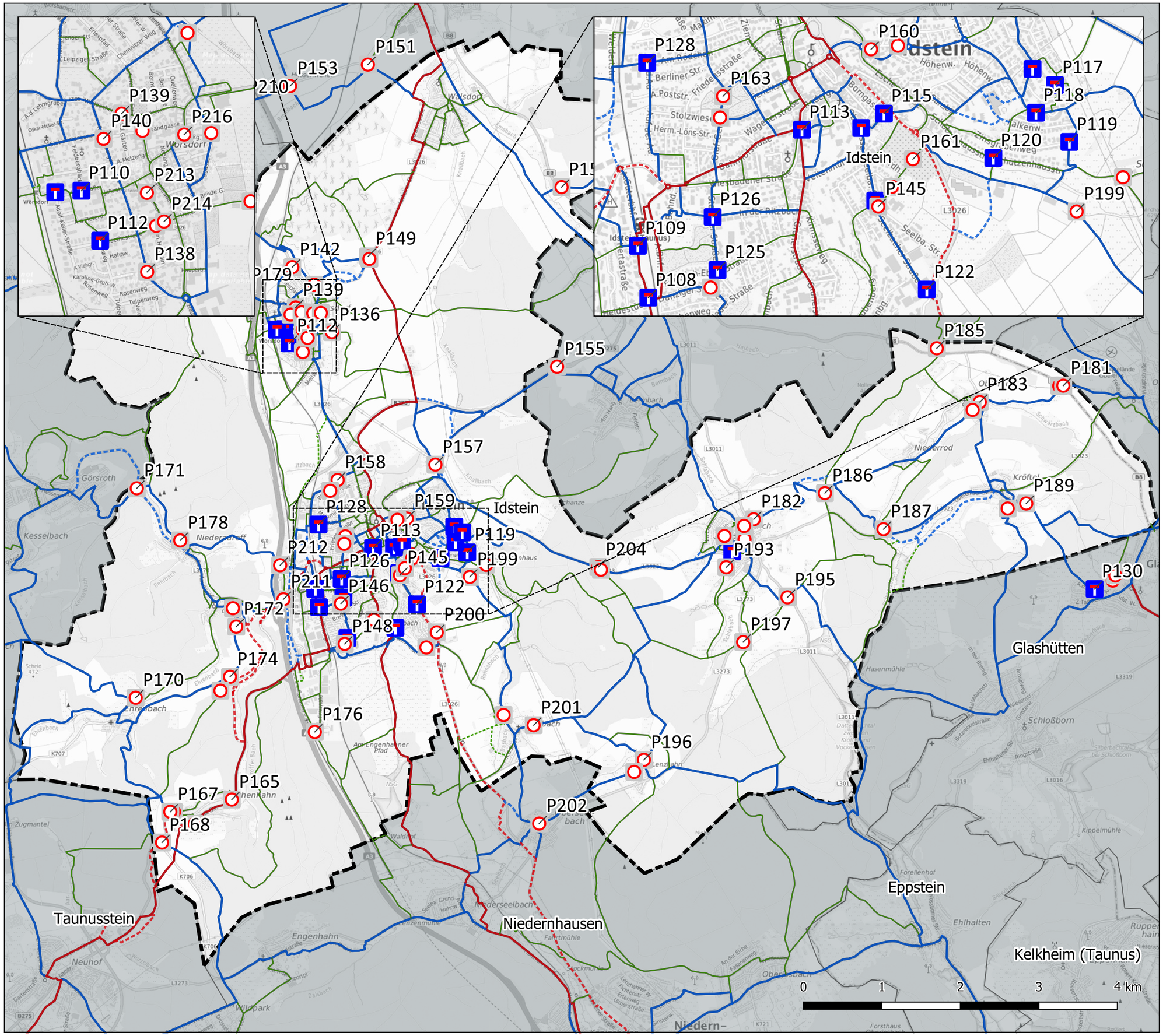
RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

**Anlage 11**

Plan *Sofortmaßnahmen Anpassung Beschilderung*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

# Radverkehrskonzept Idstein 2035




**Zielnetz Radverkehr 2035**

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung
- Basisverbindung

**Anpassung bestehender Beschilderung**

- VZ 357 (Sackgasse) als durchlässig kennzeichnen
- VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) für Radverkehr freigeben

**Grenzen**

- Stadtgrenzen Idstein

Die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts der Stadt Idstein finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:
https://rv-k.de/Idstein/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Anlage 11

**Plan 09:** **Sofortmaßnahmen Beschilderung**

| | |
|---|---|
| Projekt: | Radverkehrskonzept Idstein 2035 |
| Bearbeitung: | Lukas Hügle |
| Datum: | 15.08.2023 |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022 |
| Datengrundlage: | Eigene Erhebung |

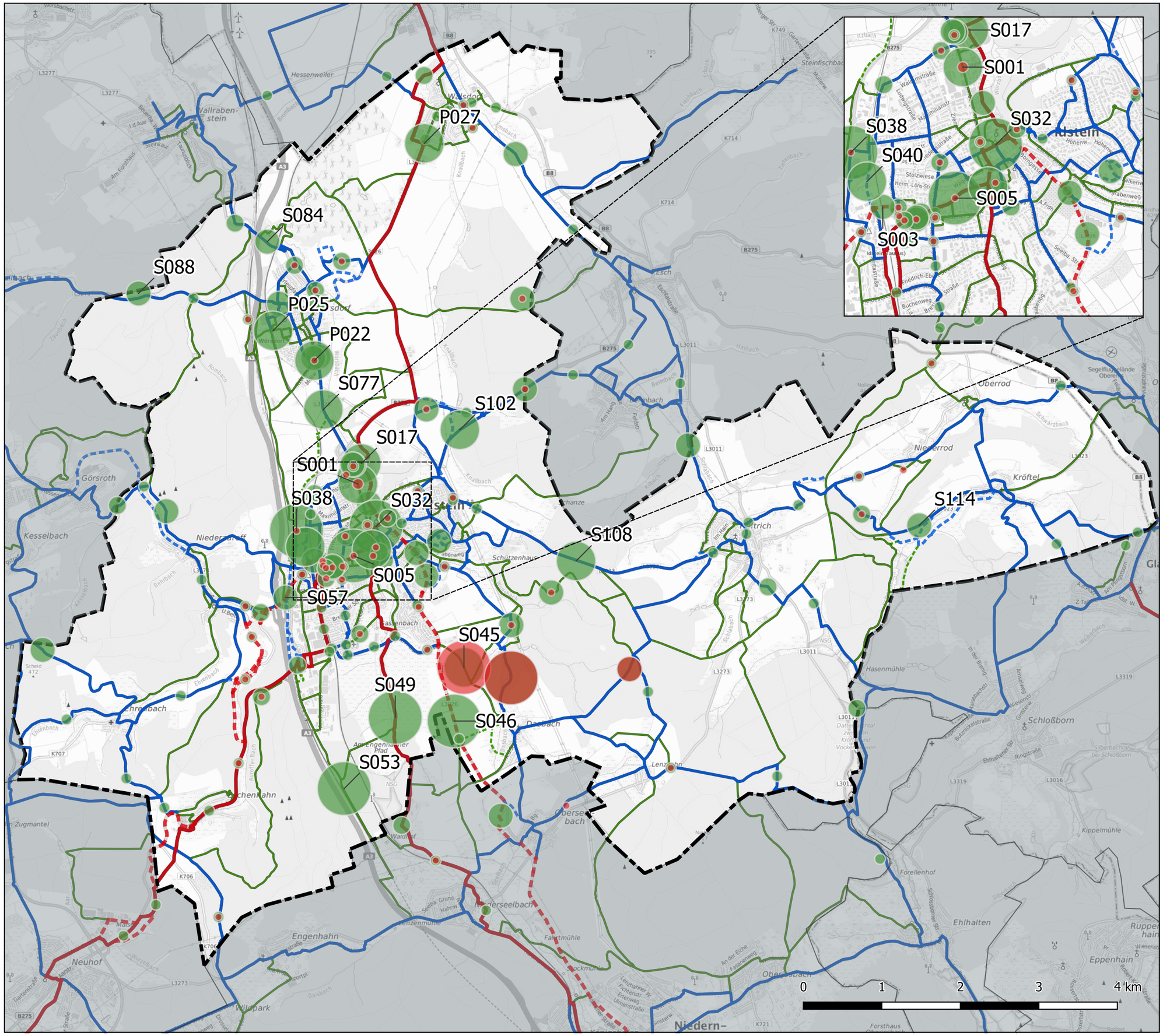
RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

**Anlage 12**

Plan *Ergebnisse 2. Online-Beteiligung*
*Maßnahmenbewertung*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

# Radverkehrskonzept Idstein 2035




**Positive Bewertung**

- Sehr hohe Beteiligung
- Sehr geringe Beteiligung

**Negative Bewertung**

- Sehr hohe Beteiligung
- Sehr geringe Beteiligung

**Zielnetz 2035**

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Übergeordnete Radhauptverb. (Alternative)
- Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung (Alternative)
- Basisverbindung
- Basisverbindung (Alternative)

**Grenzen**

- Stadtgrenzen Idstein

Die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts der Stadt Idstein finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:
https://rv-k.de/Idstein/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Anlage 12

**Plan 10:** **Ergebnisse 2. Online-Beteiligung Maßnahmenbewertung**

| | |
|---|---|
| Projekt: | Radverkehrskonzept Idstein 2035 |
| Bearbeitung: | Lukas Hügle |
| Datum: | 15.08.2023 |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2023 |
| Datengrundlage: | Eigene Erhebung |

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

**Anlage 13**

*Ergebnisse Beteiligung der Ortsbeiräte*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

# - Eingaben der Idsteiner Ortsbeiräte – Fachliche Rückmeldung und weiteres Vorgehen

Sehr geehrte Mitglieder der Idsteiner Ortsbeiräte,

vielen Dank für Ihre Mitgestaltung des Radverkehrskonzepts Idstein 2035! Mit Ihren Eingaben haben Sie uns wertvolle Informationen für die Konzeptentwicklung geliefert. Wir haben die zahlreichen Hinweise geprüft und fachlich geeignete Ergänzungen in den Entwurf aufgenommen. So wurden 15 neue Maßnahmenvorschläge hinzugefügt und in 14 Fällen das Netz sowie in 11 Fällen bestehende Vorschläge textlich bzw. in der Darstellung angepasst.

Der aktualisierte Entwurf bildet nun die Grundlage der **2. Öffentlichen Online-Beteiligung zur Maßnahmenbewertung**. Diese läuft **vom 17. April bis einschließlich 29. Mai 2023** und steht dann unter folgendem Link für Sie bereit:

https://idstein.online-beteiligung-radverkehr.de/

In der Beteiligung geht es darum, welche Maßnahmen den Menschen in Idstein besonders wichtig sind bzw. welche weiteren Anregungen bestehen. Wir freuen uns über Ihre Teilnahme und möchten Sie bitten, in Ihrem Stadtteil für ein reges Mitmachen zu werben!

Da im Rahmen der Beteiligung der Ortsbeiräte Rückfragen bzw. Anmerkungen zu einigen allgemeinen Themen wiederholt aufgetreten sind, möchten wir diese Gelegenheit gerne nutzen, um weiter über die Rolle des Radverkehrskonzepts im Planungsprozess von Radverbindungen, deren Ausbaustandard sowie das weitere Vorgehen informieren:

- Bei den **Maßnahmenvorschlägen** handelt es sich um **fachliche Empfehlungen**.
- Diese wurden in Grundzügen mit der Verwaltung und Trägern öffentlicher Belange abgestimmt.
- Das **übliche Planungs- und Genehmigungsverfahren wird** durch die Aufnahme einer Empfehlung in das Radverkehrskonzept jedoch **nicht ersetzt**.

Die spätere Umsetzung einzelner Maßnahmenvorschläge erfordert also auch künftig die Abstimmung und die Zustimmung der zuständigen Behörden. **Auf Ebene des Radverkehrskonzepts (Bedarfsplanung) können nicht alle Belange abschließend geprüft werden**. Dies gilt beispielsweise für den Naturschutz. Auf der Konzeptebene wird hier die Untere Naturschutzbehörde zunächst um eine allgemeine Stellungnahme gebeten. Im Anschluss an das Radverkehrskonzept und aufbauend auf projektbezogene Planungen **kann die Umsetzung von Maßnahmen auch vom vorliegenden Konzeptvorschlag abweichen**.

Dies gilt insbesondere für zwischenörtliche Radverbindungen, die in Idstein und Umgebung meist noch nicht ausgebaut sind und überwiegend in der Baulast des Landes liegen. In der **Vorplanung** ist hier **stets die Prüfung unterschiedlicher Trassen und Führungsformen** (straßenbegleitende bzw. selbstständige Radwege oder alternativ der Ausbau von Wirtschaftswegen) erforderlich. Um den Umfang des Konzepts überschaubar zu halten, wurde in den meisten Fällen nur eine Variante dargestellt (bspw. zwischen Wörsdorf und Walsdorf). Auf die Notwendigkeit zur Prüfung von Alternativverbindungen wird jedoch bei jedem Maßnahmenvorschlag unter „Sonstiges“ verwiesen.

**Bestandteil der Trassierung** ist dann auch eine detaillierte **Prüfung der topografischen Rahmenbedingungen**. Im Taunus sind viele Verbindungen mit teils starken Steigungen verbunden. Grundsätzlich sind für den Radverkehr möglichst gleichmäßige Führungen anzustreben. Vor dem Hintergrund des rasant steigenden E-Bike-Anteils nimmt die Bedeutung der Topografie in der Planung jedoch ein Stück weit ab. Welche Führungen für den Radverkehr geeignet sind, ist im Anschluss an das Radverkehrskonzept im Rahmen der jeweiligen Vor- und Entwurfsplanungen zu prüfen. Dabei sind verschiedene Belange wie u.a. die Steigung, die Distanz, das Radverkehrspotenzial und auch die Umsetzbarkeit von Maßnahmen abzuwägen.

Im Rahmen dieser **weiteren Planungen** sind auch **Fragen des Ausbaus zu klären**. Grundsätzlich sind asphaltierte Wegeoberflächen erforderlich, um ein attraktives, witterungsfestes Angebot für den Alltagsradverkehr zu schaffen. Die Asphaltierung ermöglicht die ganzjährige Räumung und Befahrbarkeit, erlaubt ein zügiges Vorankommen und mindert die Sturzgefahr. Wassergebundene Decken stellen auf Alltagswegen wie zur Arbeit oder zur Ausbildung keine geeignete Alternative dar. Daher ist die **Asphaltierung von Verbindungen für den Alltagsradverkehr** auch **Bedingung für die finanzielle Förderung von Maßnahmen** durch Bund und Land. Im Rahmen des Radverkehrskonzepts Idstein 2035 wird so auch nur im Einzelfall die Sanierung bestehender schadhafter Oberflächen als wassergebundene Decke empfohlen. Dabei handelt es sich um Verbindungen mit sehr geringem Potenzial für den Alltagsradverkehr bei gleichzeitiger Führung durch den Forst.

In der weiteren Planung sind jedoch **alle Eingriffe auch aus naturschutzrechtlicher Sicht zu bewerten.** Dabei ist zu beachten, dass wassergebundene Decken nicht zwangsläufig den geringen Umwelteingriff darstellen. Wissenschaftliche Untersuchungen belegen deren starke Verdichtung im Zuge der Nutzung. So ist beispielsweise die Versickerungsfähigkeit des Bodens durch den Einbau von Dränasphalt (offenporiger Asphalt) besser gewährleistet. Zur umweltverträglichen Gestaltung (Trennwirkung, Landschaftsbild) können zudem alternative Asphaltbauweisen geprüft werden (bspw. helle Einfärbung der Asphaltdecke). Entsprechende Hinweise unter diesem Link (https://rv-k.de/Musterloesungen/OAA_01.pdf) bzw. für einzelne Maßnahmenvorschläge direkt als Musterlösung hinterlegt.

Aktuell werden weitere Akteure am Konzeptentwurf beteiligt. So werden Stellungnahmen weiterer Träger öffentlicher Belange sowie des Kreisbauernverbands erwartet. Im Rahmen der **2. Online-Beteiligung** hat die **Öffentlichkeit** noch einmal **Raum für Feedback**. Nach Abschluss werden die Kommentare und **Bewertungen** durch das Planungsbüro ausgewertet und **fließen in die Priorisierung der Maßnahmenvorschläge** ein. Die Ergebnisse werden im Sommer noch einmal im Runden Tisch Radverkehr diskutiert, bevor die Stadtverordneten und der Magistrat den finalen Konzeptentwurf erhalten. Unter anderem die **Priorisierung soll** Politik und Verwaltung **künftig als Entscheidungsgrundlage für die weitere Umsetzung** und zur Erstellung von Investitionsprogrammen sowie zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln dienen. Der Abschluss des Radverkehrskonzeptes ist für September 2023 geplant.

Mit freundlichen Grüßen

Lukas Hügle

(Projektleitung Planungsbüro RV-K)

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| **OBR Idstein-Kern 23-03-05** | | | | | |
| 1 | KR01 | Allgemein | - | Gesamteinschätzung positiv | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 2 | KR02 | Allgemein | - | Bündelungsvorschläge zur Umsetzung erforderlich | Bündelung von Maßnahmen ist zielführend; Radrouten Idstein Kernstadt wurden definiert (siehe Erläuterungsbericht Kapitel 5.3.1); Sofortmaßnahmen und Anordnungen (Anlage 7) können zeitnah umgesetzt werden; Bündelung der Planung baulicher Maßnahmen (Anlage 6) bildet eine laufende Aufgabe der Umsetzung |
| 3 | KR05 | Allgemein / S011 | Weg in der Ritzbach | Getrennte Radwegeführung in Grünanlagen. | Verweis auf Maßnahme S011: Diese sieht die Prüfung von Varianten für den Neubau eines selbstständigen Geh- und Radweges vor. Im Rahmen der Bebauungsplanung "Stettiner Park" sollen Möglichkeiten für eine möglichst direkte Wegeführung zwischen In der Ritzbach und Am Bahnhof entwickelt werden. Hierzu zählt ggfs. auch eine Führung durch den Park in der Ritzbach. Die Führungsform von Fuß- und Radverkehr muss anhand des Bedarfs im Rahmen der weiteren Vor- und Entwurfsplanung bestimmt werden. |
| 4 | KR06 | Bestehenden Weg verbreitern | Gehweg Park Stolzwiese | Park vom Radverkehr frei halten | Maßnahme gestrichen, Netzanpassung und Führung erfolgt über Stolzwiese (Straße; Tempo 30 Zone) |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 5 | KR08 | Übergeordnetes Radwegenetz in der Innenstadt (rote Linien) | R6/R8 / Radnetz Innenstadt | Der überörtliche Radfernweg R6 ist nicht grundsätzlich durch die Mitte der Kernstadt zu führen.<br>Die Radwege in der Altstadt sind als innerörtliche Wege einzustufen. | Anpassung der Netzkategorien ist erfolgt. Alternative Führungen der Radfernwege (R6/R8: Freizeitverkehr) sowie die Beschilderung in Richtung der Altstadt werden im Rahmen der Planung der Fahrradwegweisung in Abstimmung mit dem Land Hessen geprüft.<br>Netzkategorie ""Übergeordnete Radhauptverbindung"" (Rot) entspricht der Führung des Radhauptnetzes Hessens für den Alltagsradverkehr. Für den schnellen Radverkehr ist die Verbesserung der Rahmenbedingungen auf Limburger und Wiesbadener Straße vorgesehen (Tempo 30 + Piktogrammketten). Die Freigabe der Fußgängerzone mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ erlaubt lediglich das Fahren in Schrittgeschwindigkeit und wird für das darüber hinaus erwartete Aufkommen des Alltagsradverkehrs als verträglich erachtet. Ggfs. mit ergänzender Beschilderung (z.B. ""Gemeinsam mit Rücksicht""-Kampagne des ADFC). |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 6 | KR09 | allg. Punktmaßnahmen | - | Bordsteine und Randsteine nicht nur absenken sondern grundsätzlich entfernen und eine durchgehende Asphaltdecke in der Breite der Radwegtrasse<br>herstellen. Davon darf nur nach sorgfältiger Abwägung in wenigen Fällen abgewichen werden. | - Allgemein: Kaum "reine" Radwege in Idstein, bei denen die gewünschte Absenkung bzw. Angleichung auf Fahrbahnniveau anzuwenden wäre; jedoch allgemeiner Verweis zu Bordsteinabsenkungen im Erläuterungsbericht<br>- Am Hexenturm: Absenkung besteht bereits, Nullabsenkung ungeeignet (Entwässerung), mittel- bis langfristig Neuordnung des Straßenraums (S032)<br>- Einmündung Am Friedhof - Weiherwiese: Nullabsenkung ungeeignet (Entwässerung, Einmündung untergeordneter Straße - eindeutige Regelung der Vorfahrt)<br>- Entwässerungsrinne über den Roskippel |
| 7 | KR10 | allg. Punktmaßnahmen | - | Anhalte- und Anfahrhilfen an Einmündungen vorsehen | Im Erläuterungsbericht werden allgemeine Empfehlungen zu Ampelgriffen und Ampeltrittbrettern gegeben. An Kreisverkehren (wie in Idstein überwiegend der Fall) aber nur bedingt einsatzfähig. |
| 8 | KR11 | allg. Punktmaßnahmen | - | Wenn Straßen an den Rändern (Rinnstein) in Längsreihen gepflastert sind, sind diese Streifen schlecht zu befahren (Spurrilleneffekt); Beispiele: Wiesbadener Straße, Veitenmühlweg | Das Befahren von Rinnsteinen durch den Radverkehr ist nicht vorgesehen. In den genannten Beispielen (Wiesbadener Straße, Veitenmühlweg) wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Es gilt der entsprechende Mindestsicherheitsabstand zum Seitenrand der Fahrbahn (0,80 m - 1,00 m). Vielmehr führen gepflasterte Rinnsteine zu einer visuellen Verengung der Fahrbahn und tragen zur Verkehrsberuhigung bei. |
| 9 | KR12 | - | Brücke Am Rödchen und Bordstein Einmündung Weldertstraße | Verbesserung der Befahrbarkeit und Beschilderung | Sanierung der Asphaltdecke und Bordsteinabsenkung als neue Streckenmaßnahme S037 aufgenommen. |

Alle Eingaben der Ortsbeiräte finden sich in gesamter Länge in Anlage 21.

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| **OBR Wörsdorf / SPD - 23-03-17** | | | | | |
| 10 | Wö_SPD | allg. Punktmaßnahmen | - | Anpassung VZ 250 - Zustimmung zur Zulassung des Radverkehrs. Anpassung VZ 357 - Durchlässig für Radverkehr - Zustimmung | Wird zur Kenntnis genommen. Anpassung der Beschilderung ist mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt und wird schrittweise umgesetzt. |
| 11 | Wö_SPD | S084 - Radweg neu bauen | Wörsdorf - Wallrabenstein | Querung durch den Wörsbachtunnel muss geprüft werden. Wurden die mit Prüfantrag DS081/2022 beschlossenen Prüfungen durchgeführt? Mit welchem Ergebnis? Sehr hohe Priorität | Über den aktuellen Stand der Abstimmung mit Hessen Mobil bezüglich der Querung durch den Wörsbachtunnel wurde im Runden Tisch Radverkehr berichtet. Aktuell keine Planung von Hessen Mobil & der Bahn in Aussicht. Maßnahme wird trotz hohen Aufwands weiterhin mit hoher Priorität eingestuft (A). |
| 12 | Wö_SPD | S088 - Radweg neu bauen | Wörsdorf - Wallbach | Sinnvoll; Priorität mittel (3) | Wird zur Kenntnis genommen. Priorität B bei befriedigendem Kosten-Nutzen-Verhältnis. |
| 13 | Wö_SPD | S089 - Oberfläche asphaltieren | Wörsdorf - Wallbach | Nicht für sinnvoll erachtet | Wird zur Kenntnis genommen. Geringe Priorität (D) bei ausreichendem Kosten-Nutzen-Verhältnis. |
| 14 | Wö_SPD | P026 - Überquerungs-stelle sichern | | Wird befürwortet. Prio hoch (1) | Wird zur Kenntnis genommen. Priorität C bei gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis. |
| 15 | Wö_SPD | S087 - Unbefestigten Weg ausbauen | Wirtschaftsweg Walsdorf - Wörsdorf | Akzeptable Alternativverbindung über Hohe Straße, geringe Priorität (4). | Wird zur Kenntnis genommen. Priorität (B) bei befriedigendem Kosten-Nutzen-Verhältnis. Varianten sind in der weiteren Planung zu prüfen. |
| 16 | Wö_SPD | S080 - Sonstiges | Östliche Radverkehrs-tangente | Zustimmung. Priorität hoch (1) | Wird zur Kenntnis genommen. Einstufung mit hoher Priorität (A). Varianten sind in der weiteren Planung zu prüfen. |
| 17 | Wö_SPD | S081 - Sonstiges | Fuß- und Radverkehrs-erschließung des örtlichen | Vorhandene Ausbaustufen ausreichend. Keine zusätzliche Versiegelung von Flächen. | Anpassung der Maßnahme: alternativer Verlauf und potenziell Verbreiterung des bestehenden Gehwegs an der Walsdorfer Straße. |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 18 | Wö_SPD | S082 - Sonstiges | Nahversorgers | Zustimmung zur Anbindung im Rahmen der Bebauungsplanung. | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 19 | Wö_SPD | P047 - Ausfahrt sichern | L3026 | Wird begrüßt. Priorität hoch (1) | Wird zur Kenntnis genommen. Maßnahme Teil der Sofortmaßnahmen (Anlage 7). |
| 20 | Wö_SPD | P106 - Sonstiges | L3026 | Freigabe Gehweg / Verbreiterung prüfen. Zustimmung. Priorität hoch (1). | Wird zur Kenntnis genommen. Maßnahme Teil der Sofortmaßnahmen (Anlage 7). |
| 21 | Wö_SPD | P024 Führung an Knotenpunkt verbessern | L3026 | Befürwortung der Erstellung eines Kostenrahmens.<br>Vorschlag seitens SPD aus dem Jahr 2013 (Minikreisel). Priorität hoch (1) | Wird zur Kenntnis genommen. Fachliche Priorisierung B. |
| 22 | Wö_SPD | S129 (ehemals S098) - Sanierung schadhafte Oberfläche | Forstweg Wörsdorf - Esch | Wird befürwortet. Prio (2) | Wird zur Kenntnis genommen. Fachliche Priorisierung D. Ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis. |
| 23 | Wö_SPD | P105 - Sonstiges | L3026 | Zustimmung zur Freigabe des Gehwegs in beide Richtungen. | Wird zur Kenntnis genommen. Die StVO-konforme Anpassung der Beschilderung ist jedoch Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde und eine Aufhebung der Benutzungspflicht angezeigt (P104), da diese auch auf der folgenden Wegeverbindung Richtung Idstein nicht besteht. |
| 24 | Wö_SPD | P104 - Sonstiges: Beschilderung als „Gehweg" mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei". | L3026 | Aktuell kein Handlungsbedarf. Bestehende Lösung soll beibehalten werden. | |
| 25 | Wö_SPD | P103 - Sonstiges | L3026 | Zustimmung zur Freigabe des Gehwegs in beide Richtungen. | |
| 26 | Wö_SPD | P023 - Querungs-stelle sichern | L3026 | Aktuell kein Handlungsbedarf | Wird zur Kenntnis genommen. Die Befahrbarkeit des Kreisverkehrs für den Radverkehr ist zu gewährleisten. |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 27 | Wö_SPD | P045 - Einmündung sichern | | Dringender Handlungsbedarf Maßnahmen werden begrüßt. Priorität hoch (1) | Eine einheitliche Regelung für Fuß- und Radverkehr an Knotenpunktarmen des Kreisverkehrs ist anzustreben und im Rahmen der weiteren Planung zu prüfen. Vorstudie im Frühjahr 2023 abgeschlossen. Abstimmung mit Eigentümern und Hessen Mobil geplant. |
| 28 | Wö_SPD | P046 Einmündung sichern | | Keinen Radverkehr durch den Kreisverkehr leiten. Kein Bedarf. | |
| 29 | Wö_SPD | P022 - Übergang Fahrbahn - Radweg | | Halten wir für überflüssig. Radverkehr soll bestehende Querung Hauptstraße nutzen/durch Kreisv. auf Radweg abbiegen. | |
| 30 | Wö_SPD | S078 - Radweg neu bauen | Wegeparzelle hinter Aldi | Zustimmung. Priorität hoch (1) | |
| 31 | Wö_SPD | S148 - Freigabe Einbahnstraße | Goethestraße | Ablehnung! | Die Freigabe von Einbahnstraßen trägt nach-weislich zur Verkehrssicherheit bei (u.a. GDV-Studie 2016 zu geöffneten Einbahnstraßen: https://www.udv.de/udv/themen/fahrradstrassen-und-einbahnstrassen-75588). Die Freigabe wird auch in der Goethestraße mit entsprechenden Begleitmaßnahmen empfohlen. Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege und erhöht die Attraktivität des Fahrrads auf kurzen Strecken in Wörsdorf. Die Goethestraße ist eine wichtige Verbindung, um die stark vom Kfz-Verkehr belastete Orts-durchfahrt umfahren zu können. Ein einheitliches Vorgehen bei der Freigabe von Einbahnstraßen ist anzustreben, da es sich bei der Nutzung um Fahrgewohnheiten aller Verkehrsteilnehmenden handelt. |
| 32 | Wö_SPD | S149 - Freigabe Einbahnstraße | Metzengraben | Zustimmung | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 33 | Wö_SPD | S150 - Freigabe Einbahnstraße | Fünfkirchner Straße | Zustimmung | Wird zur Kenntnis genommen. |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 34 | Wö_SPD | P077 - Einbauten optimieren | Wörsdorf Ortskern | Kein Handlungsbedarf bei Sperrpfosten. Prüfung Halteverbot wird begrüßt! | Wird zur Kenntnis genommen. Der betrachtete Sperrpfosten ist unzulässig, da Verkehrsteilnehmende unnötig gefährdet und behindert werden (bspw. Durchfahrt mit Lastenrädern oder Anhänger). Vorziehung des Sperrpfostens (P078) vermutlich erforderlich, um Parkverbot durchzusetzen. Vorgehen von der zuständigen Behörde zu prüfen. |
| 35 | Wö_SPD | P078 - Einbauten entfernen | Wörsdorf Ortskern | Ablehnung, vorhandene Situation soll erhalten bleiben. | |
| 36 | Wö_SPD | P025 - Barrierefreie Zuwegung | Bahnhof Wörsdorf | Zustimmung. | Wird zur Kenntnis genommen. |
| **OBR Wörsdorf / Bündnis90/Grüne - 23-03-22** | | | | | |
| 37 | Wö_B90/G | Allgemein | - | Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden im Allgemeinen begrüßt, weil hierdurch eine wesentliche Verbesserung für den Radverkehr zu erreichen ist. | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 38 | Wö_B90/G | S150 - Freigabe Einbahnstraße | Fünfkirchener Str. | Die Freigabe der Einbahnstraße sollte unbedingt wie vor-geschlagen beibehalten werden, weil sie sich bewährt hat. Die Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde kann nicht nachvollzogen werden.<br>Weitere Markierungen werden begrüßt | Empfehlung zur Freigabe einschließlich begleitender Maßnahmen an Straßenverkehrsbehörde erfolgt. |
| 39 | Wö_B90/G | S087 - Unbefestigten Weg ausbauen | Walsdorf - Wörsdorf | Diese Variante, erscheint wegen der starken Steigung und Topo-grafie, als wenig geeignet für eine überregionale Radwegeverbindung. | Diese Abwägung übersteigt den Rahmen des Konzepts. Prüfung im Rahmen einer Vorplanung. |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 40 | Wö_B90/G | P024 / S080 - Führung Knotenpunkt | L3026 / Walsdorfer Str. | Es sollte geprüft, bzw. verhandelt werden, ob der Grundstücksteil westlich des REWE Marktes, für eine Radwegeverbindung, genutzt werden kann. Hier verläuft bereits ein Abwasserrohr mit Baulast. Die Führung über den Parkplatz ist für den Durchgangsverkehr nicht | Anpassung von Maßnahmenvorschlag S080. Routenverlauf ist zu prüfen. Auf der Parzelle besteht jedoch bisher kein Wegerecht für die Stadt Idstein. |
| 41 | Wö_B90/G | Bestehendes Durchfahrtverbot | Sackgasse | Ergänzung des Zusatzzeichens 1022-10 „Radverkehr frei“. | Vorschlag aufgenommen mit Maßnahmen P215 und P216. |
| 42 | Wö_B90/G | Pflasterung / Oberfläche | Blindegasse | Das Pflaster sollte zumindest in einer Fahrspur abgeflacht oder abgefräst werden. | Die verkehrsberuhigte Gestaltung der Blindegasse wird für den Radverkehr als ausreichend geeignet eingestuft. |
| 43 | Wö_B90/G | Freigabe Einbahnstraße | Metzengraben | | Abschnitt nicht Teil des Radverkehrsnetzes, Hinweis zur Freigabe jedoch bereits an Straßenverkehrsbehörde erfolgt |
| 44 | Wö_B90/G | | Hinter den Gärten | | |
| 45 | Wö_B90/G | | Fackenhöfer Weg / Chemnitzer Straße | | |
| 46 | Wö_B90/G | Fahrrad-abstellanlagen | Wilhelm-Scherer-Platz | An der Gemeinde sollten geeignete Abstellanlagen errichtet werden. Die Abstellanlagen am DGH sollten auf festen Untergrund verlegt und beleuchtet werden. | Hinweis mit Maßnahmenempfehlung in Teilbericht Fahrradabstellanlagen aufgenommen. |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 47 | Wö_B90/G | Alte Bahnbrücke über Nah-verkehrstrasse | Wörsdorf / Walsdorf / Würges | Die rot eingezeichneten Alternativen sollten geprüft werden, da sie bei günstiger Topografie eine kurze und schnelle Verbindung ermöglichen. | Die Verbindung wurde geprüft. Der Aufwand für eine Reaktivierung (erforderlicher Wegeneubau) übersteigt den Nutzen für den Radverkehr in erheblichem Maße. Es bestehen geeignete Alternativen für den Alltagsradverkehr. Das Konzept sieht die Untersuchung einer optimierten Verbindung Walsdorf-Wörsdorf vor. |
| 48 | Wö_B90/G | Neubau Geh-/Radweg | Führung Walsdorf/Esch Sportplatz Walsdorf | Walk- und Morscher Mühle, sowie der Fußballplatz im Wald von Walsdorf sollten an das Rad-verkehrsnetz angebunden werden. Der Sportplatz wird wegen seiner Flutlichtanlage, auch von der „Jugendsport-gemeinschaft Walsdorf/ Wörsdorf“ genutzt. | Anbindung der Mühlen durch zusätzliche Maßnahmenvorschläge (S098, S099). Walsdorf plant Verlagerung des Sportplatzes, keine Anbindung erforderlich. |
| 49 | Wö_B90/G | Prioritäten | - | Die Hindernisse für den Radverkehr, insbesondere Poller, Durchfahrtsverbote und nicht freigegebene Einbahnstraßen, sollten schnell, möglichst noch vor der Verabschiedung des Radverkehrskonzepts, beseitigt werden. Verbesserungen an den Knotenpunkte Kreisel-Wörsdorf, Hauptstr./Henriettentaler Str./Ringgasse/Walsdorfer Str. , sowie dem Bahntunnel mit Verbindung nach Wallrabenstein, sollten möglichst schnell eingeplant | Sofortmaßnahmen und Anordnungen sollen zeitnah umgesetzt werden (Anlage 7). Alle genannten Stellen fallen in die Priorität A bzw. B. |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 50 | Wö_B90/G | Stellplatzsatzung | - | Die Stellplatzordnung sollte überarbeitet werden, nur Normgerechte, bzw. vom ADFC empfohlene Abstellanlagen sollen gefordert werden. | Wird zur Kenntnis genommen. Empfehlungen zum Thema Abstellanlagen sind Teil des Erläuterungsberichts: Anlage 20 - Teilbericht Fahrradabstellanlagen. |
| 51 | Wö_B90/G | Zukünftige Planungen und Baumaßnahmen | - | Es sollte sichergestellt werden, dass bei allen zukünftigen Anordnungen, Planungen und Baumaßnahmen die Belange der Radfahrer:innen angemessen berücksichtigt werden. Bei der Auswahl der Planungsbüros und dem Inhalt von Ausschreibungen sollte dem Radverkehr ein größerer Stellenwert eingeräumt werden. | Wird zur Kenntnis genommen. Entsprechende Empfehlungen sind Teil des Erläuterungsberichts (Kapitel 6 Weitere Empfehlungen). |
| **OBR Wörsdorf / CDU - 23-03-20** | | | | | |
| 52 | Wö_CDU_01_1 | Allgemein | - | Die Vorlage enthält ein recht enges Radnetz, sei es als Neuanlage oder Ausbau. Das ist zunächst nicht grundsätzlich zu kritisieren. Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs. | Im Rahmen des Radverkehrskonzepts werden Maßnahmenvorschläge zur Herstellung eines durchgehenden Netzes entwickelt. Alle Empfehlungen sind gemäß den geltenden Regelwerken der FGSV erfolgt. Auf konzeptioneller Ebene sind damit sind auch die Belange des Fußverkehrs abgedeckt. Eine detaillierte Bewertung der Belange weiterer betroffener Verkehrsteilnehmer ist im Rahmen des Konzepts nicht möglich. Sofern erforderlich, erfolgt diese im Rahmen weiterer Planungen zur Umsetzung von Maßnahmen. |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 53 | Wö_CDU_01_2_6 | Allgemein | - | Berücksichtigung der Belange Belange des landwirtschaftlichen Verkehrs und forstwirschaftlichen Verkehrs | Alle Empfehlungen sind gemäß den geltenden Regelwerken der FGSV erfolgt. Abstimmung mit städtischem Forst ist erfolgt und Stellungnahme seitens des Kreisbauernverbands (siehe Anlage 23) wurde eingeholt. Das übliche Planungs- und Genehmigungsverfahren einschließlich Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wird durch die Aufnahme einer Empfehlung in das Radverkehrskonzept jedoch nicht ersetzt (siehe Erläuterungsbericht Kapitel 9.2). |
| 54 | Wö_CDU_01_3 | Allgemein | - | Verzicht auf Versiegelung mit Asphalt auf Wiese- und Ackerflächen begleitenden Radwegen | Wird zur Kenntnis genommen. Der Ausbaustandard von Radverbindungen ist Gegenstand der weiteren Entwurfs- und Ausführungsplanung (siehe Erläuterungsbericht Kapitel 5.7.7). Empfehlungen für eine Asphaltierung folgen den Anforderungen für Verbindungen des Alltagsradverkehrs. Diese sind in der weiteren Planung mit anderen Belangen abzuwägen. Bei der Planungen zwischenörtlicher Radverbindungen ist auch stets die Prüfung unterschiedlicher Trassen und Führungsformen (straßenbegleitende bzw. selbstständige Radwege oder alternativ der Ausbau von Wirtschaftswegen) erforderlich. |
| 55 | Wö_CDU_01_4 | Allgemein | - | Beteiligung der Jagdgenossenschaften | Wird zur Kenntnis genommen. Stellungnahmen seitens der Unteren Naturschutzbehörde (siehe Erläuterungsbericht Anlage 22) und des Kreisbauernverbands (siehe Anlage 23) wurden eingeholt. Das übliche Planungs- und Genehmigungsverfahren einschließlich Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wird durch die Aufnahme einer Empfehlung in das Radverkehrskonzept jedoch nicht ersetzt (siehe Erläuterungsbericht Kapitel 9.2). |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 56 | Wö_CDU_01_5 | Allgemein | - | Nutzung von Feld- und Waldwegen bereits jetzt nach Feldwegesatzung zulässig - Änderung Verkehrsschilder erforderlich? | Auszug Satzung: "Im Übrigen sind die Benutzung als Fuß-, Fahrrad- und Reitwege zulässig, soweit sich aus sonstigen Vorschriften keine Beschränkung ergibt." Eine StVO-konforme, einheitliche Beschilderung auch für nicht ortskundige Personen ist anzustreben. |
| 57 | Wö_CDU_01_7 | Allgemein | - | Folgekosten durch Wartung und Pflege - Bei Bewertung der Maßnahmen berücksichtigt? | Aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht sowie aus den Straßengesetzen der Länder und des Bundes ergibt sich die gesetzliche Verpflichtung zur Unterhaltung und Verkehrssicherung der Wege und obliegt den zuständigen Baulastträgern. Diese spielen auf der Ebene des Radverkehrs in der Bewertung zunächst noch keine Rolle. Hier werden zunächst einmal Netzlücken identifiziert und Maßnahmenvorschläge zum Netzausbau entwickelt. Folgekosten sind im Rahmen weiterer Planungen zu ermitteln und vom jeweiligen Baulastträger zu bewerten. |
| 58 | Wö_CDU_01_8 | Allgemein | - | Was sind die Kriterien für die Radwegkategorien I- III? Information wichtig zur Beurteilung | Die jeweilige Verbindungsfunktion gemäß Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008). Übergeordnete Radhauptverbindung (Ober- und Mittelzentren), Radhauptverbindung (Anbindung Stadtteile/Ortsteile Nachbarkommunen), Basisnetz (Erschließung kommunaler Ziele, zusammenhängendes Netz & parallele Verbindungen). |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 59 | Wö_CDU_02 | S084: Radweg | Wörsdorf/ Wallrabenstein | Antrag der CDU im Ortsbeirat: Weitere Reduzierung der Höchst-geschwindigkeit in den Brücken/Tunnelabschnitten (sollte auf Brückenabschn. begrenzt bleiben, ebenso Überholverbot einspuriger Fahrzeuge). Neubau straßen-begleitender Geh- und Radweg (trotz bislang negativen Signale) wird befürwortet, sollte weiter verfolgt werden. Bei Neubau ist einstreifige, signal-gesteuerte Verkehrsführung im Zuge der Bahnunterführung machbar, aber bei insgesamt getrennter Verkehrsführung entbehrlich und wird abgelehnt. | Wird zur Kenntnis genommen und ist im Rahmen weiterer Planungen zu bewerten. |
| 60 | Wö_CDU_03 | S084: Radweg | Wörsdorf/ Wallrabenstein | Als Alternative wird eine Verkürzung der Zufahrt von der L 3026 unmittelbar vor dem Tunneleingang vorgeschlagen. Dies scheint bedenklich, da diese dann wie früher direkt vor dem Tunnelmund läge und damit zusätzliche Gefahren für die einbiegenden Radfahrer und Radfahrerinnen trotz Tempobegrenzung und Überholverbot für KFZ entstehen ließen. | Alternativverbindung ist im Rahmen eines straßenbegleitenden Neubaus eines gemeinsamen Geh- und Radwegs zu prüfen (keine Interaktion mit dem Kfz-Verkehr). |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 61 | Wö_CDU_04 | - | Reichenberger Straße | Die Gesamtbelastung der Straße ist in vielfältigen Ortsbeiratsanträgen dazu dokumentiert. Die Buslinien dürften wiederrückverlegt werden. Bei einer weiteren Ausweisung als Radverkehrshauptverbindung sind auf jeden Fall ergänzende Sicherungsmaßnahmen erforderlich, besonders an den wichtigsten Kreuzungen (Z.B. Haltelinien, „Haifischzähne“). | Im Rahmen des Radverkehrskonzepts werden Maßnahmenvorschläge zur Herstellung eines durchgehenden Netzes entwickelt. Alle Empfehlungen sind gemäß den geltenden Regelwerken der FGSV erfolgt. In der Reichenberger Straße (Tempo 30 Zone) wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Eine Beurteilung inwiefern weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen vor Ort erforderlich sind, ist im Rahmen des Konzepts nicht möglich. Sofern gewünscht, kann diese im Rahmen weiterer Planungen erfolgen. |
| 62 | Wö_CDU_05 | - | zw. Hollerstraße / Ringgasse | Als Alternative oder zusätzlich zur Blinden Gasse wird ein neuer Radweg durch die Kleingärten vorgeschlagen. Es sollte darauf geachtet werden, dass die Kleingartenbetreiber nicht in ihren Aktivitäten dadurch zu sehr beeinträchtigt werden – Alternative könnte auch der Wiesenweg nördlich der Kleingärten sein, der allerdings mit einer wassergebundenen Decke ausgebaut werden müsste, er könnte direkt an S 81 angeschlossen werden. Ist dies geprüft worden und wenn ja mit welchem Ergebnis? | Im betrachteten Abschnitt besteht bereits eine alltagstaugliche Verbindung (Hollerstraße, Blinde Gasse, Ringgasse). Der Verbindungsvorschlag wurde grpüft. Vor dem Hintergrund zahlreicher Netzlücken auf Idsteiner Gemarkung wird ein weiterer Wegeausbau an dieser Stelle als nicht zielführend erachtet. |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 63 | Wö_CDU_06<br>Wö_CDU_16 | S087 - Unbefestigten Weg ausbauen | Walsdorf - Wörsdorf | Variantenideen werden aufgrund der Topografie und möglicher Folgekosten abgelehnt. Vorhandene Route Hohe Straße und Escher Straße wird vorgezogen, ist bei Radfahrern etabliert. Neubau (S087) verkürzt Route je Variante kaum. Je nach Ausführung muss zudem L3026 an unübersichtlicher Stelle gequert werden. Route Escher Straße von sollte von grün auf blau hochgestuft & S087 gestrichen werden (Sparen der Unterhaltungskosten). Diese | Diese Abwägung übersteigt den Rahmen des Konzepts. Prüfung von Varianten zum Ausbau der Verbindung Walsdorf - Wörsdorf sollten im Rahmen einer Vorplanung erfolgen. Bei der Bewertung sollte vor allem die Direktheit der Anbindung Walsdorfs an den Wörsdorfer Bahnhof bewertet werden, um eine attraktive Vernetzung mit dem ÖPNV zu gewährleisten. |
| 64 | Wö_CDU_07 | S077 - Bestehenden Weg ausbauen | L3026 Idstein-Wörsdorf | Diese Maßnahme wird unterstützt. Ist der zur Verfügung stehende Raum ausreichend oder muss in den Straßenraum eingegriffen werden? Wenn nein, welche Sicherungsmöglichkeiten unter Einschluss einer nächtlichen Beleuchtung wurden geprüft und stehen zur Verfügung? | Wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung in Abstimmung mit Hessen Mobil werden diese Parameter betrachtet. |
| 65 | Wö_CDU_08 | S081 - Sonstiges | Gehweg Walsdorfer Straße / Erschließung Nahversorger | Nutzung des Gehwegs durch Radverkehr derzeit unzulässig und potenziell konfliktträchtig wegen intensiver Fußgängernutzung und wegen der unübersichtlichen Ausfahrt vom REWE. Welche Maßnahmen wurden hierzu geprüft. | Wird zur Kenntnis genommen. Anpassung der Maßnahme (jetzt S081, P106 & P047): alternativer Verlauf und potenziell Verbreiterung des bestehenden Gehwegs an der Walsdorfer Straße. |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 66 | Wö_CDU_09 | P024 - Führung an Knotenpunkt verbessern | Ringgasse - Radweg parallel zur Henriettenthaler Straße | Unübersichtliche Kreuzung. Verweis auf Diskussionen und bestehende Anträge zu erforderlichen Anpassungen im Ortsbeirat. Hinsichtlich der Radwegeinstufung sollte man sich auf S 82 über REWE, wenn dies dort befürwortet wird, und Brückenbacher Weg beschränken. (Ansonsten Umfahrung des REWE – Geländes) – Siehe auch Ziff. 12 | Wird zur Kenntnis genommen. Der Anschluss über den Nahversorger ist lediglich Teil des Basisnetzes. Die Anbindung in Richtung Wallrabenstein sollte über die Henriettenthaler Straße bzw. parallel (S080) erfolgen. Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs auf allen Fahrbeziehungen sollen verschiedene Varianten zur Anpassung des Knotenpunkts geprüft werden (P024). |
| 67 | Wö_CDU_12 | S080 - Sonstiges; S082 - Sonstiges | Tangente parellel zur Henriettenthaler Str. | Diese Maßnahme wird grundsätzlich befürwortet. Es bedeutet aber die Errichtung einer zweiten Wörsbachbrücke und einen Eingriff in Privatgrundstücke (S 080), was die Finanzierung sehr schwierig macht. Zumindest S 82 wäre deutlich leichter zu erreichen, wenn der B`Plan Brückenbacher Weg in Sachen Wohnbebauung bislang nicht abgelehnt worden wäre, damit könnte es leichter in die Erschließungs-finanzierung integriert werden. | Wird zur Kenntnis genommen. |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 68 | Wö_CDU_13 | S080 - Sonstiges; | Tangente parellel zur Henriettenthaler Str. | Es sollte geprüft werden, ob zur Vermeidung eines Brückenbaus die Nutzung von vorhandenen den Wörsbach auf der Nordseite begleitenden Feldwegen eine Lösung unter Berücksichtigung der land- und forstwirtschaftlichen Belange (Vgl. grundsätzliche Ausführungen unter Ziff. 1 ). | Wird zur Kenntnis genommen. Für den Alltagsradverkehr die Führung nördlich des Wörsbachs umwegig und stellt keine geeignete Alternative zur Henriettenthaler Straße dar. |
| 69 | Wö_CDU_10 | P026 - Überquerungs-stelle sichern | Wörsdorf Bf - Wallrabenstein | Wird grundsätzlich befürwortet, aber eine Anpassung bedeutet grundsätzlicher Gesamtumbau der Kreuzung und Eingriff in Zufahrten zu Privatgrundstücken. Sind solche Konflikte untersucht worden und wenn ja mit welchem Ergebnis? | Wird zur Kenntnis genommen. Die Prüfung der entsprechenden Belange übersteigt den Rahmen des Radverkehrskonzepts. Diese sind im Rahmen weiterer Planungen und abhänig vom jeweiligen Entwurf zu prüfen. |
| 70 | Wö_CDU_11 | S088 - Radweg neu bauen | Wörsdorf - Wallbach | Die Maßnahme wird unterstützt. Allerdings dürfte sie aufgrund der Topographie langwierig zu planen und finanzieren zu sein. Die Maßnahme sollte daher in zwei Abschnitte geteilt werden: zwischen Wörsdorf Ortsausgang und Sportplatz und danach. Der Wörsdorfer Abschnitt wird intensiv von Sportplatzbesuchern und –Nutzern (insbesondere von Schülern und kleinen Kindern) genutzt und sollte besonders zügig gesichert werden. | Wird zur Kenntnis genommen. Über die Nikolaus -von-Flue-Straße und den Siebenmorgenweg besteht bereits eine Kfz-verkehrsarme Anbindung an die Sportstätten. |

Alle Eingaben der Ortsbeiräte finden sich in gesamter Länge in Anlage 21.

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 71 | Wö_CDU_14 | S148 - Freigabe Einbahnstraße | Goethestraße | Die Goethestr. sollte im unteren Abschnitt auf keinen Fall gegenläufig für Radfahrer geöffnet werden, die Gefahrenlage bei der Einmündung Hauptstr. ist nicht beherrschbar. Dies hat auch der Ortsbeirat festgestellt. | Die Freigabe von Einbahnstraßen trägt nachweislich zur Verkehrssicherheit bei (u.a. GDV-Studie 2016 zu geöffneten Einbahnstraßen: https://www.udv.de/udv/themen/fahrradstrassen-und-einbahnstrassen-75588). Die Freigabe wird auch in der Goethestraße mit entsprechenden Begleitmaßnahmen empfohlen. Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege und erhöht die Attraktivität des Fahrrads auf kurzen Strecken in Wörsdorf. Die Goethestraße ist eine wichtige Verbindung, um die stark vom Kfz-Verkehr belastete Ortsdurchfahrt umfahren zu können. Ein einheitliches Vorgehen bei der Freigabe von Einbahnstraßen ist anzustreben, da es sich bei der Nutzung um Fahrgewohnheiten aller Verkehrsteilnehmenden handelt. |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 72 | Wö_CDU_15 | P079 - Einbauten optimieren | Verbindungsweg Wörsdorf | Dieser Weg sollte überhaupt nicht für Radfahrer freigegeben werden. Dieser Weg liegt unmittelbar an einem Kinderspielplatz und wird insbesondere von Kleinkindern genutzt. Die Gefahrenlage liegt auf der Hand. | Die vorhandene Breite des Weges genügt den Anforderungen für eine gemeinsame Nutzung durch Fuß- und Radverkehr. Nicht den Regelwerken entsprechende Sperrpfosten stellen insbesondere bei Dunkelheit eine Unfallgefahr dar. Sperrpfosten sind nur zulässig, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist. |
| 73 | Wö_CDU_17 | Neuer Routenvorschlag | Walsdorf - Wallrabenstein | In Verlängerung der Hohen Straße Möglichkeiten zur Benutzung der alten, bestehenden Brücke über die Bahngleise prüfen. | Die Verbindung wurde geprüft. Der Aufwand für eine Reaktivierung (erforderlicher Wegeneubau) übersteigt den Nutzen für den Radverkehr in erheblichem Maße. Entscheidende Engstellen lassen sich hiermit nicht beheben (im Anschluss z.B. Unterquerung der BAB erforderlich; siehe S094). |
| 74 | Wö_CDU_18 | Beschilderung Freigabe von Einbahnstraße | Hinter den Gärten | Entgegen dem Konzept ist diese Straße bereits heute für Radfahrer freigegeben. Allerdings ist die gefahrengeneigte Einfahrt in die Wallbacher Str. nicht entsprechend gekennzeichnet und es gibt kein Verkehrsschild „Vorfahrt achten“ und kein Hinweis auf ausfahrende Radfahrer. | Der Abschnitt bildet keinen Teil des Radverkehrsnetzes. Hinweis zur StVO-konformen Beschilderung der Freigabe zur lokalen Erschließung ist bereits an Straßenverkehrsbehörde erfolgt. |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| **OBR Walsdorf 23-03-19** | | | | | |
| 75 | WA_1 | S096 - Oberflächen-sanierung | Wirtschaftsweg (parallel B8) | Zustimmung - Der OBR Walsdorf stimmt der Maßnahme zu. | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 76 | WA_2 | S095 - Sonstiges | Wirtschaftsweg | Ablehnung - Der gezeigte Weg ist ungeeignet für eine Radverkehrswegeplanung. Der Anstieg ist zu steil und nicht für einen Fahrradweg geeignet | Anpassung Maßnahmentyp zu "Sonstiges": Aufgrund der anspruchsvollen Topografie im betrachteten Abschnitt sollten verschiedene Varianten zur Trassierung geprüft werden. |
| 77 | WA_3 | P027 - Führung an Knotenpunkt verbessern (ehemals P027 & P048) | L3026 | Ablehnung - Der vorhandene Weg, notfalls durch den Kreisel, ist ausreichend für alle Verkehrsteilnehmer | Wird zur Kenntnis genommen, im Bestand genügt der Kreisverkehr jedoch nicht den Anforderungen an eine sichere und direkte Führung des Radverkehrs. Zusammenführung der Maßnahmen und hohe Priorität (A). |
| 78 | WA_4 | | | Ablehnung - Die Situation ist ausreichend für den alltäglichen Rad- und KFZ Verkehr | |
| 79 | WA_5 | S092 - Sonstiges | Wirtschaftsweg | Ablehnung - Der Weg ist ausreichend ausgebaut. Über diesen Weg findet kein nennenswerter Radverkehr statt. | Wird zur Kenntnis genommen. Anpassung Maßnahmentyp und geringe Priorisierung (D). |
| 80 | WA_6 / WA_7 / WA_11 | S091 - Oberfläche asphaltieren (ehemals S090) | Wirtschaftsweg | Ablehnung der Routenführung - Alternativvorschlag mit Ausführung als wassergebundene Decke, Asphaltierung nur im Kreuzungsbereich des Bolzplatzes | Anpassung der Routenführung gemäß Vorschlag des OBR (Steigungsstrecke entfällt, stattdessen Umfahrung von Walsdorf). Ausbaustandard im Rahmen der weiteren Planung zu klären. Asphaltierung für Alltagsradverkehr empfohlen und für Förderung erforderlich. |
| 81 | WA_8 | S093 - Oberfläche asphaltieren | Wirtschaftsweg | Zustimmung - Der OBR Walsdorf stimmt der Maßnahme zu. | Wird zur Kenntnis genommen. |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 82 | WA_9 | S087 - Unbefestigten Weg ausbauen | Wirtschaftsweg Walsdorf - Wörsdorf | Teilweise Zustimmung - Verbesserung der Verbindung Walsdorf - Wörsdorf erforderlich. Bedenken bezüglich hohem Aufwand. | Wird zur Kenntnis genommen. In der weiteren Planung sind Fragen bezüglich Hürden für eine Umsetzung sowie mögliche alternative Trassen zu prüfen. |
| 83 | WA_10 | S129 (ehemals S098) - Sanierung schadhafte Oberfläche | Wirtschaftsweg | Zustimmung - Der OBR Walsdorf stimmt der Maßnahme zu. | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 84 | WA_12 | Alte Bahnbrücke über Nah-verkehrstrasse | Verbindung zw. Walsdorf Golfplatz und Walrabenstein | Die Brücke ist noch vorhanden, kann jedoch nicht mehr von den Fahradfahren erreicht werden. | Die Verbindung wurde geprüft. Der Aufwand für eine Reaktivierung (erforderlicher Wegeneubau) übersteigt den Nutzen für den Radverkehr in erheblichem Maße. Alternative Verbindung soll im Tal am Wörsbach entstehen (zugleich wichtige Schulverbindung). |
| **OBRe Ehrenbach, Eschenhahn, Niederauroff, Oberauroff 19.03.2023 / Niederschrift OBR Oberauroff 06.03.2023** | | | | | |
| 85 | West_01 | Allgemein | - | Kritische Betrachtung der Maßnahmenvorschläge aus folgenden Gründen: | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 86 | West_02 | Allgemein | - | Planungen nicht bedarfsgerecht, aktuell genutzte Wege nahezu nicht berücksichtigt | Wird zur Kenntnis genommen. Alternativvorschläge werden geprüft (siehe unten). Im Rahmen des Radverkehrskonzepts werden Verbindungen definiert (Netzentwicklung) und Maßnahmenvorschläge entwickelt. Dabei handelt es sich nicht um abgeschlossene Planungen. In der weiteren Planung zwischenörtlicher Radverbindungen ist stets die Prüfung unterschiedlicher Trassen und Führungsformen (straßenbegleitende bzw. selbstständige Radwege oder alternativ der Ausbau von Wirtschaftswegen) erforderlich. |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 87 | West_03 | Allgemein | - | Ertüchtigung bestehender Wege wird Neubau vorgezogen. Ausbaustandard mit wassergebundener Decke i.d.R. ausreichend. | Wird zur Kenntnis genommen. Der Ausbaustandard von Radverbindungen ist Gegenstand der weiteren Entwurfs- und Ausführungsplanung (siehe Erläuterungsbericht Kapitel 5.7.7). Empfehlungen für eine Asphaltierung folgen den Anforderungen für Verbindungen des Alltagsradverkehrs. Diese sind in der weiteren Planung mit anderen Belangen abzuwägen. |
| 88 | West_04 | Allgemein | - | Abstimmung mit der Naturschutzbehörde, Forstbehörden, den Vertretern der Landwirtschaft sowie dem Naturpark Taunus ist unbedingt erforderlich, da die vorige-legt Planung teilweise nicht mit der aktuellen Situation (z.B. Premiumwanderweg) ver-einbar ist. | Stellungnahmen seitens der Unteren Naturschutzbehörde (siehe Erläuterungsbericht Anlage 22) und des Kreisbauernverbands (siehe Anlage 23) wurden eingeholt. Das übliche Planungs- und Genehmigungsverfahren einschließlich Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wird durch die Aufnahme einer Empfehlung in das Radverkehrskonzept jedoch nicht ersetzt (siehe Erläuterungsbericht Kapitel 9.2). Hinweis zu Premiumwanderweg wurde aufgenommen. |
| 89 | West_05 | Allgemein | - | Einige Planungen sind wohl ohne Kenntnis der Topologie vor Ort erfolgt (Beispiele: Niederauroff – Görsroth, Ehrenbach – Eschenhahn). | Wird zur Kenntnis genommen. Alle vorgeschlagenen Streckenabschnitte wurden mit dem Rad befahren. Eine detaillierte Prüfung topografischer Rahmenbedingungen unterschiedlicher Führungen übersteigt den Rahmen des Radverkehrskonzepts und erfolgt im Rahmen von Vorplanungen. |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 90 | West_06 | S056 - Schadhafte Oberfläche sanieren | Wirtschaftsweg | Zustimmung, Mängel sollten schnell behoben werden. Anpassung Entwässerungsrinne gewünscht. | Wird zur Kenntnis genommen. Maßnahmenvorschlag für Entwässerungsrinne aufgenommen (P089). |
| 91 | West_07 | S057 - Weg verbreitern | L3274 / Idstein - Westl. Stadtteile | Zustimmung. Verlängerung "Am Rügert" | Eingabe übersteigt die Planungstiefe des Radverkehrskonzepts. Im Rahmen der weiteren Planung sind jedoch alternativ Spielräume zur Neuordnung des Straßenraums der L3274 („Am Rügert“) zu prüfen (siehe Verweis auf Maßnahmendatenblättern). Die Anbindung der westlichen Stadtteile (u.a. Eschenhahn, Oberauroff) ist mit erheblichen Herausforderungen verbunden (anspruchsvolle Topografie, erforderliche Unterquerung BAB3; siehe Erläuterungsbericht Kapitel 5.7.6). |
| 92 | West_08 | S058 / S072 - Neubau Radweg | L3274/ Wirtschaftswege - Anbindung Idstein - Oberauroff | Potenzielle Wegeführung wird kritisch gesehen. Straßenbegleitende Anbindung L3274 ("Am Rügert") gewünscht. | |
| 93 | West_09 | S059 - Oberfläche asphaltieren | Wirtschaftsweg / Oberauroff - Eschenhahn | Der vorhandene Weg ist ausreichend für den Radverkehr und sollte aus Gründen der Biotopvernetzung nicht asphaltiert werden. | Eingabe übersteigt die Planungstiefe des Radverkehrskonzepts und ist Rahmen weiterer Planungen zur prüfen (siehe obige Stellungnahme und Einordnung Nr. 87). Varianten zur Führung der Verbindung Idstein - Eschenhahn - Taunusstein (analog zur B275) sind im Kontext der geplanten Ortsumgehung Eschenhahn vertieft zu untersuchen (siehe Erläuterungsbericht Kapitel 5.3.3). |
| 94 | West_10 | S060 - Unbefestigten Weg ausbauen | Wirtschaftsweg / Oberauroff - Eschenhahn | Weg sollte aus Gründen des Wasser-, Natur- und Biotopschutzes nicht ausgebaut werden. | |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 95 | West_11 | S061 - Rückbau zu Geh- und Radweg | K707 /B 275 Idstein - Eschenhahn-Taunusstein | Insbesondere der OB von Eschenhahn (siehe dazu auch Stellungnahme des OB an die Stadt Idstein per Email am 17.2.2023) hält diese Variante im Vergleich zu der Variante eines Fahrradwegs an der derzeitigen Trasse der B275 zur Autobahnanschlussstelle für wenig sinnvoll.<br>Eine kurze, gut befahrbare Anbindung ohne große Höhenunterschiede an Idstein ist vorrangiges Ziel. Dabei ist perspektivisch auch die Situation nach dem Bau der Umgehung Eschenhahn<br>in die Planungen mit einzubeziehen. Die Wegführung entlang der K708 kann entfallen. | Wird zur Kenntnis genommen, ebenso wie Stellungnahme des stellv. Ortsvorstehers Thorsten Heil; siehe Anlage 21). Anpassung der Netzkategorie gemäß Eingabe (übergeordnete Radhauptverbindung entlang B275; Alternative Verbindung entlang L3274). Insgesamt bestehen erhebliche Herausforderungen (Topografie, Unterquerung BAB3) für die Realisierung dieser Verbindung. Die Entwicklung und Bewertung verschiedener Varianten zur Führung der Verbindung Idstein - Eschenhahn - Taunusstein (analog zur B275) übersteigt den Rahmen des Radverkehrskonzept und sollte im Kontext der geplanten Ortsumgehung Eschenhahn und in enger Abstimmung mit Hessen Mobil erfolgen. Die Verbindung hat eine hohe Bedeutung für das Stadtgebiet Idstein und den Rheingau-Taunus-Kreis (siehe Erläuterungsbericht Kapitel 5.3.3). |
| 96 | West_12 | S064 - Sonstiges | B275 | Zustimmung zur Anbindung entlang bestehender B275. | |
| 97 | West_13 | S068 - Sonstiges | Wirtschaftswege / Ortsumgehung B275 | Offene Fragen bzgl. Anbindung bzw. Kreuzung der dann verlegten B275. | Wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen weiterer Planung zu klären. |
| 98 | West_14 | S069 - Schadhafte Oberfläche sanieren | Wirtschaftsweg / Eschenhahn - Ehrenbach | Alternativvorschlag für Routenführung. | Anpassung der Routenführung gemäß Vorschlag des OBR Ehrenbach. |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 99 | West_15 | S070 - Oberfläche asphaltieren | Wirtschaftsweg / K707 | Die Instandsetzung des Weges (wassergebundene Decke) ist erwünscht, da der bestehende Weg aktuell in sehr schlechtem Zustand ist. Ein Ausbau mit asphaltierter Decke wird abgelehnt. Dieser Wegabschnitt ist Teil des „Via Matthiacorum“, die Verträglichkeit eines eventuellen Ausbaus ist zu prüfen. | Anpassung des Maßnahmenvorschlags S070 zu Neubau straßenbegleitender Geh- und Radweg (K707). Hinweis: Alternativ ist im Rahmen der weiteren Planung der Ausbau paralleler Wirtschaftswege (Ausführung als Herstellungsradweg) zu prüfen. Der Weg nördlich des Ehrenbachs bietet dabei die direkteste Verbindung, ist jedoch Teil des Qualitätswanderwegs "Via Matthiacorum" (Belange der Naherholung sind abzuwägen). |
| 100 | West_16 | S071 - Schadhafte Oberfläche sanieren | Wirtschaftsweg / Ehrenbach - Kesselbach | Zustimmung, allerdings ist eine wassergebundene Decke ausreichend, die Asphaltierung sollte vermieden werden. | Anpassung Maßnahmentyp gemäß Vorschlag aufgrund des geringen zu erwartenden Alltagsradverkehrskaufkommens. |
| 101 | West_17 | S130 - Schadhafte Oberfläche sanieren | Wirtschaftsweg / Ehrenbach - Taunusstein | Neuvorschlag: Verbindung von Ehrenbach zur B417. | Aufnahme als neuer Maßnahmenvorschlag S130. |
| 102 | West_18 | S072 - Unbefestigten Weg ausbauen | Oberauroff - Idstein | Die bessere Alternative führt entlang der L3274. Siehe dazu auch S058. | Eingabe übersteigt die Planungstiefe des Radverkehrskonzepts und ist Rahmen weiterer Planungen zur prüfen (siehe obige Stellungnahme und Einordnung Nr. 91/92). |
| 103 | West_19 | S073 | Niederauroff - Oberauroff | Bevorzugt wird die Alternativlösung eines Radweges entlang der L3274, die außerdem eine bessere Anbindung in beiden Ortsteilen bietet. | Anpassung des Maßnahmenvorschlags S073 (Bestehenden Weg verbreitern L3274). Hinweis: Alternativ ist der Ausbau des Wirtschaftswegs östlich des Auroffer Bachs zu prüfen (Ausführung als Herstellungsradweg) zu prüfen. Dieser bildet Teil des Qualitätswanderwegs "Via Matthiacorum" (Belange der Naherholung sind abzuwägen). |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 104 | West_20 | S074, S075, S076 | Niederauroff - Görsroth | U.a. Bedenken bezüglich Kosten, Überschwemmungsgebiet, Bachquerung, Topographie. Neubau eines straßenbegleitenden Radwegs L3274 gewünscht. | Eingabe übersteigt die Planungstiefe des Radverkehrskonzepts. Verschiedene Trassen sind Rahmen weiterer Planungen zur prüfen (siehe obige Stellungnahme und Einordnung Nr. 86). |
| 105 | West_21 | P058 Entwässerungs-rinne entschärfen | Wirtschaftsweg Oberauroff | Die aktuelle Situation ist aber nicht problematisch oder gar gefährlich. Eine Erneuerung der Betoneinfassung ist erwünscht. | Wird zur Kenntnis genommen. Der aktuelle Entwässerungstyp entspricht jedoch nicht den Anforderungen von Radfahrenden und stellt im Dunkeln und bei Nässe eine Sturzgefahr dar. |
| 106 | West_22 | all. Punkt-maßnahmen VZ 250 | - | Maßnahmen zur Beschilderung (z.B. P165, P166, P167, P168, P169, P170, P171, P172, P178, P211, P212) sind zwar möglich, aber nicht erforderlich, da die Feld- und Waldwegesatzung die Nutzung mit Fahrrädern freigibt. | Auszug Satzung: "Im Übrigen sind die Benutzung als Fuß-, Fahrrad- und Reitwege zulässig, soweit sich aus sonstigen Vorschriften keine Beschränkung ergibt." Eine StVO-konforme, einheitliche Beschilderung auch für nicht ortskundige Personen ist anzustreben. |
| **Niederschrift OBR Oberauroff 06.03.2023** | | | | | |
| 107 | OBA_01 / OBA_02 | Allgemein | - | Wenig Radverkehr in westlichen Stadtteilen, keine Nachfrage. Bestehende Wege reichen aus. | Ziel des Radverkehrskonzepts ist es, den Alltagsradverkehr in Idstein zu fördern. Gleichzeitig wurde das Potenzial der Radverbindungen im Westen Idsteins in der Priorisierung der Maßnahmen beispielsweise als erheblich geringer eingeschätzt als in der Idsteiner Kernstadt. |
| 108 | OBA_03 | Allgemein | - | Risiko missbräuchlicher Nutzung von Radwegen als "Promillewege". | Dieses Risiko ist für die Abwägung der Einrichtung von Radverkehrsanlagen nicht erheblich. Sollte Radverkehrsanlagen im Betrieb regelwidrig genutzt werden, sind behördlich wirksame Gegenmaßnahmen zu ergreifen. |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 109 | OBA_04 | Allgemein | - | Schutz der Wiesenwege zur Biotopvernetzung, keine Asphaltierung. | Siehe obige Stellungnahme und Einordnung Nr. 87. |
| 110 | OBA_05 / OBA_07 | Allgemein | - | Beteiligung der Jagdgenossenschaften, UNB, Forstbehörde, Fachdienst Landwirtschaft, Naturpark Taunus. | Siehe obige Stellungnahme und Einordnung Nr. 88. Laufende interne Abstimmungen mit städtischem Forst. Abstimmung mit Naturpark Taunus erfolgte per Mail im Rahmen der Planung der Freizeitwege. Weitere Abstimmung im Zuge der Wegweisungsplanung geplant. Jagdgenossenschaften ggfs. bei projektbezogenen, weiteren Planungen beteiligen. |
| 111 | OBA_06 | Allgemein | - | Einschränkungen Premiumwanderweg. | Siehe obige Stellungnahme und Einordnung Nr. 99 / 103. |
| 112 | OBA_08 | Allgemein | - | Offene Fragen bzgl. Ortsumgehung. Entwicklung eines belastbaren Radwegekonzepts entsprechend schwierig. Hohe Kosten werden erwartet. | Siehe obige Stellungnahme und Einordnung Nr. 106. |
| 113 | OBA_09 | Allgemein | - | Beschilderungsanpassung nicht erforderlich | Siehe obige Stellungnahme und Einordnung Nr. 106. |
| 114 | Eingaben zu einzelnen Maßnahmenvorschlägen decken sich mit dem Schreiben der Ortsbeiräte aller vier westlicher Stadtteile. | | | | Siehe oben. |

Alle Eingaben der Ortsbeiräte finden sich in gesamter Länge in Anlage 21.

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| **OBRe Nieder-Oberrod & Kröftel 23.03.2023** | | | | | |
| 115 | NOK_01 | Allgemein | - | Zahlreiche Alternativverbindungen über Forst- und Wirtschaftswege werden vorgezogen (siehe Karte Anlage 21) | Die Vorschläge wurden geprüft. Das Radverkehrskonzept zielt auf eine Förderung des Alltagsradverkehrs ab. Der Großteil der vorgeschlagenen Alternativverbindungen führt umwegig über Forst- und Wirtschaftswege und ist daher voraussichtlich nicht geeignet, für den Alltagsradverkehr taugliche Verbindungen zu schaffen. Bei den Maßnahmenvorschlägen im Radverkehrskonzept handelt es sich jedoch nicht um abgeschlossene Planungen. In der weiteren Planung zwischenörtlicher Radverbindungen ist stets die Prüfung unterschiedlicher Trassen und Führungsformen (straßenbegleitende bzw. selbstständige Radwege oder alternativ der Ausbau von Wirtschaftswegen) erforderlich. |
| 116 | NOK_02 | S112 - Oberfläche asphaltieren | Niederrod | Radweg nicht sinnvoll | Wird zur Kenntnis genommen. Geringe Priorität (D) bei ausreichendem Kosten-Nutzen-Verhältnis. |
| 117 | NOK_03 | S113 - Unbefestigten Weg ausbauen | Kröftel - Heftrich | Radweg nicht sinnvoll | Wird zur Kenntnis genommen. Priorität C bei ausreichendem Kosten-Nutzen-Verhältnis. |
| 118 | NOK_04 | S125 - Schadhafte Oberfläche sanieren | Heftrich - Idstein (via Forstwege) | Radweg nicht sinnvoll | Wird zur Kenntnis genommen. Vorgeschlagene Alternativführung ist aufgrund extremer Steigung und vorgesehenem Ausbau als wassergebundene Decke (Forstweg) nicht geeignet. |

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| **OBR Dasbach 23.04.2023** | | | | | |
| 119 | DSB_01 | S044 - Unbefestigten Weg ausbauen | Wirtschaftswege / Dasbach - Idstein | Der Weg (vorbei an Weihern, Grillhütte, Restaurant Ponyhof) wird als ideale Verbindung zwischen Idstein und Dasbach angesehen. Befestigung wird unterstützt und dringend empfohlen. | Wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge der Machbarkeitsstudie Idstein - Niedernhausen sind auch verschiedene Varianten zur Anbindung des Stadtteils Dasbach an die Idsteiner Kernstadt zu untersuchen (siehe Kapitel 5.3.2 Erläuterungsbericht). Dabei sind insbesondere auch die Beteiligungsergebnisse aus dem OBR sowie der Online-Beteiligung zu berücksichtigen. |
| 120 | DSB_02 | S043 - Unbefestigten Weg | | Befestigung des Weges wird als nicht sinnvoll angesehen. | |
| 121 | DSB_03 | S045 - Fahrradstraße anordnen | Dasbacher Weg | Wird vom OBR in Gänze abgelehnt. Bereits in der Vergangenheit hat eine geplante Nutzungsänderung bzw. Stilllegung der Straße zu massivem Widerstand der Dasbacher Bürger geführt, die in einer Protestaktion vor dem Idsteiner Rathaus mündete. Dies sorgte dafür, dass die Straße in ihrer jetzigen Form erhalten blieb und saniert wurde. | |
| 122 | DSB_04 | S125 - Schadhafte Oberfläche sanieren | Forstweg / Idstein - Heftrich | Ortsbeirat befürwortet Sanierung, da von Radfahrenden hoch frequentierte Wege. | Wird zur Kenntnis genommen. Das Potenzial für den Alltagsradverkehr wird jedoch als vergleichsweise gering eingeschätzt und die Verbindung u.a. daher niedrig priorisiert (D). |
| 123 | DSB_05 | S126 - Schadhafte Oberfläche sanieren | Forstweg / Dasbach - Alteburger Markt/Heftrich | | |

Alle Eingaben der Ortsbeiräte finden sich in gesamter Länge in Anlage 21.

| Laufende Nummer | Eingabe OBR Nr. | Allgemein / Betr. Maßnahmen | Straße / Verbindung | Kurzbeschreibung der Eingabe | Fachliche Stellungnahme und Einordnung |
|---|---|---|---|---|---|
| 124 | DSB_06 | S055 - Oberfläche asphaltieren | Lenzhahn - Oberseelbach | Asphaltierung des Weges S055 sieht der Ortsbeirat Dasbach positiv. Zusätzlich Sanierung eines Wirtschaftsweges am südöstlichen Ortsrand Dasbachs erwünscht (schlechter Zustand, Freizeitnutzung). | Wird zur Kenntnis genommen. Das Radverkehrskonzept zielt auf eine Förderung des Alltagsradverkehrs ab und dient in diesem Fall der Verbindung der Stadtteile bzw. mit Ortsteilen der Nachbarkommunen. Die Sanierung weiterer Wirtschaftswege für den Freizeitverkehr bzw. landwirtschaftliche Nutzung ist nicht Teil des Radverkehrskonzepts. |
| **OBR Lenzhahn (mndl. Eingabe Februar 2023)** | | | | | |
| 125 | LZ_01 | Überquerungsstelle sichern | L3273 | Überquerungsstelle der Landesstraße zum Wanderparkplatz schaffen | Aufnahme als neuer Maßnahmenvorschlag P036. |

Alle Eingaben der Ortsbeiräte finden sich in gesamter Länge in Anlage 21.

**Anlage 14**

*Musterlösungen*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

# Musterlösungen Radverkehr

## Bordsteinkante absenken (ML: 3.6)
### Maßnahmentyp BOR

**Situation:**

Bordsteine ohne Absenkung oder Nullabsenkung senken den Fahrkomfort und können im ungünstigen Fall zum Sturz führen. Für Menschen, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, stellt eine Bordsteinkante ein Hindernis dar.

Bordsteinabsenkung Fahrbahn - Radweg, Frankfurt am Main

**Maßnahme**

Absenken des Bordsteins.

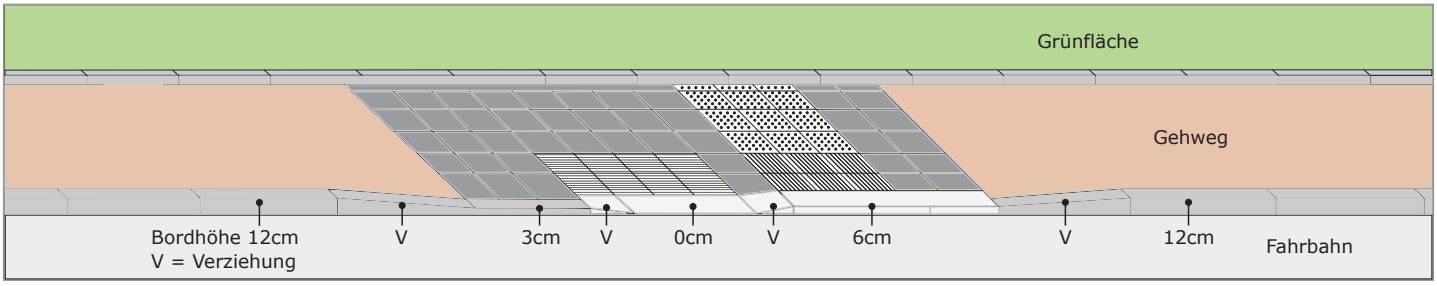
**Angestrebte Wirkung:**

- Zügiges Vorankommen für Radfahrende
- Minimierung von Sturzrisiken und Hindernissen

**Hinweise:**

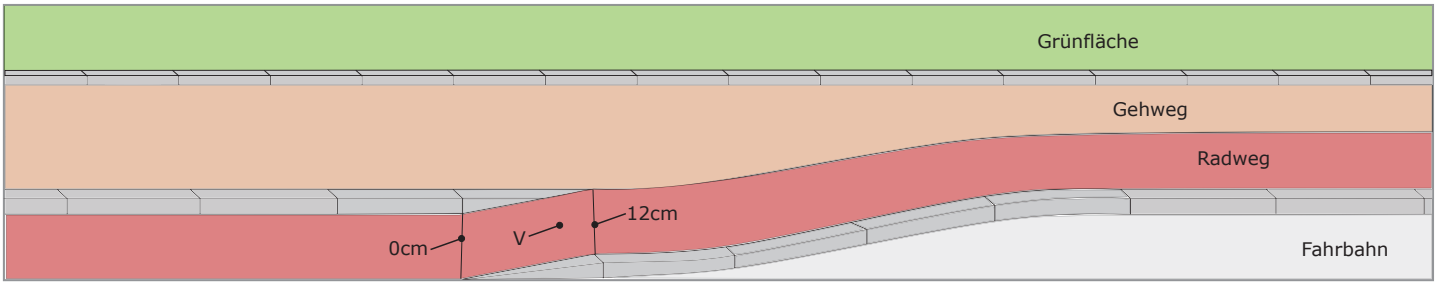
- Bei Verkehrsmischflächen sollen unterschiedliche Bordhöhen sowie Bodenindikatoren für die unterschiedlichen Nutzergruppen angewendet werden (s. Abbildung 2).
- Für Überführungen von Radwegen oder getrennten Geh- und Radwegen auf die Fahrbahn sollen Bord-steinkanten mit Nullabsenkung gebaut werden (siehe Abbildung 3).
- Weitere Informationen zur korrekten Anwendung von Bodenindikatoren im öffentlichen Raum finden sich in der DIN 32984.

Quelle: DIN Norm 32984




Querungsstelle mit verschiedenen Bordhöhen und Bodenindikatoren

maßstabslos




Überführung eines Radweges auf die Fahrbahn mittels Nullabsenkung

maßstabslos

# Musterlösungen Radverkehr

## Kfz-Zufahrtssperren (ML: 3.5a)
## Maßnahmentyp DPE - Zufahrtssperren optimieren

**Situation:**

Zufahrtssperren sind dann sinnvoll, wenn Geh- und Radwege für anliegenden oder durchfahrenden Kfz-Verkehr attraktiv sind, land- oder forstwirtschaftlicher aber nicht über das verträgliche Maß hinaus behindert werden.

*Abbildung 1: Warnmarkierung eines Sperrpfostens*

**Maßnahme**

Verhinderung der Zufahrt von Kfz-Verkehr durch Poller oder Einengung mit entsprechender Warnmarkierung.

**Angestrebte Wirkung:**

- Zufahrt Kfz-Verkehr verhindern
- Verdeutlichung der ausschließlichen Nutzung durch Rad- und Fußverkehr

**Hinweise:**

- Sperrpfosten und Umlaufsperren bedürfen einer verkehrsbehördlichen Anordnung
- Markierung sollen taktil wahrnehmbar sein; Sperrpfosten sind auffällig zu färben und voll retroreflektierend auszuführen
- die verbleibende Wegbreite sollte für jede nutzbare Seite min. 1,5 m betragen
- Beim Einsatz von Pollern ist das Umfahren der Poller über die angrenzenden Flächen mittels Hindernissen (Steine, Baumstämme etc.) zu verhindern. Auch diese sollen durch reflektierende Elemente gut sichtbar sein.

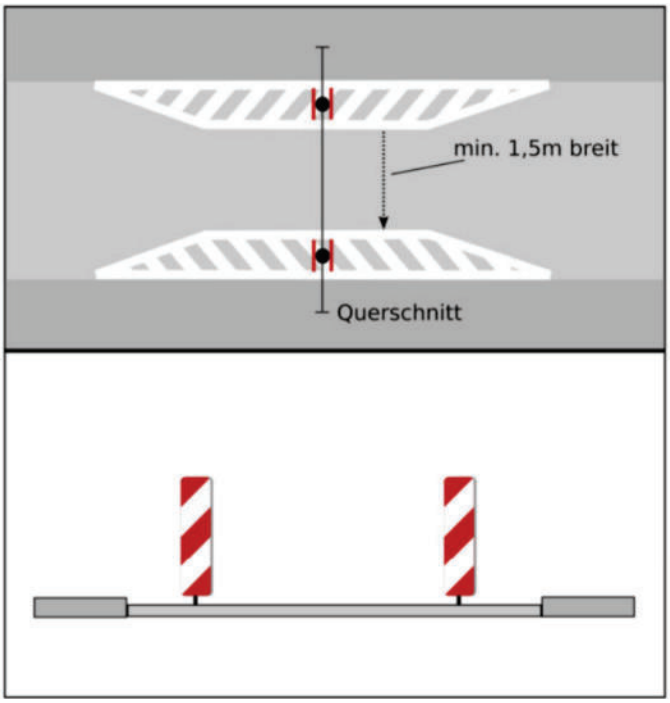



*Abbildung 2: Fahrbahnverengung mit Warnbarken und Markierung*

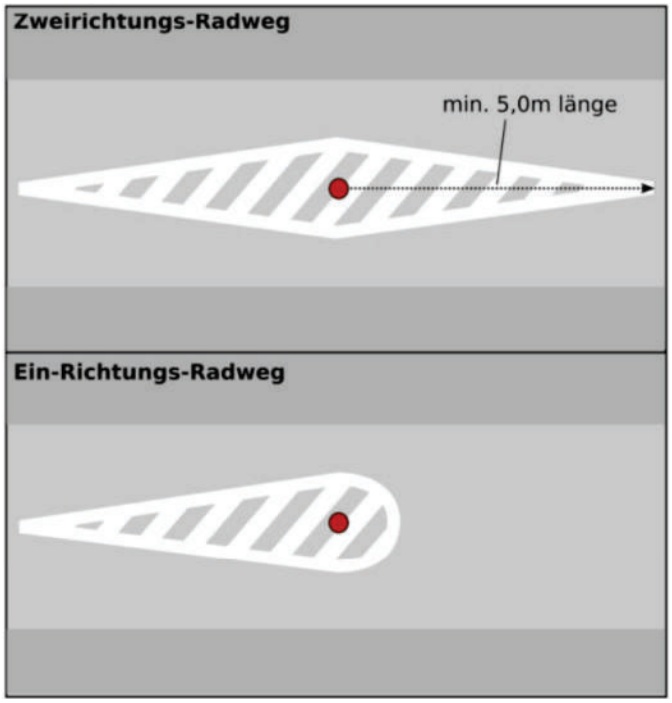



*Abbildung 3: Markierung mit Sperrpfosten*

# Musterlösungen Radverkehr

## Umlaufsperren ersetzen / korrigieren (ML: 3.5b)
## Maßnahmentyp DPE - Aufmerksamkeit an Gefahrensituationen schaffen

**Situation:**

Umlaufsperren (Drängelgitter) sind auf Radwegen häufig anzutreffen, wo vorfahrtsberechtigte Straßen gequert werden müssen oder unübersichtliche Situationen und Gefahrenstellen bestehen.
In beiden Situationen ist das Ziel von Umlaufsperren, den Radverkehr abzubremsen.
Umlaufsperren stellen insbesondere für Radfahrende mit Anhängern, Lastenrädern oder Gepäcktaschen ein erhebliches Hindernis dar. Für unsichere Radfahrende besteht an zu eng gesetzten Umlaufsperren Sturzgefahr.
Umlaufsperren dürfen nur bei besonderer Gefahrenlage angeordnet werden. Der Einsatz ist auf den absolut notwendigen Umfang zu begrenzen.

**Maßnahme:**

Umlaufsperren werden durch andere Elemente zur Aufmerksamkeitssteigerung ersetzt. Dies können Markierungen, Beschilderungen oder taktile Elemente sein.

*Abbildung 1: Umlaufsperren mit zu geringer Durchgangsbreite Überlappung der Gitter und ohne (reflektierende) Markierung*

**Angestrebte Wirkung:**

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Vermeidung von Stürzen
- Barrierefreiheit für alle Verkehrsteilnehmenden

**Hinweise:**

- Umlaufsperren dürfen nur bei besonderer Gefahrenlage aufgestellt werden. Sie bedürfen einer verkehrsbehördlichen Anordnung.
- Umlaufsperren sind auffällig und reflektierend zu markieren und in 2,50 m Abstand zueinander anzuordnen.
- Beim Einsatz von Umlaufsperren ist das Umfahren über die angrenzenden Flächen mittels Hindernissen (Steine, Baumstämme etc.) zu verhindern. Diese müssen durch reflektierende Elemente gut sichtbar sein.
- Bei Querung von Bahnanlagen gelten die Bestimmungen der Deutschen Bahn (Durchgangsbreite 1,50 m, keine Überlappung der Gitter, Notwendigkeit an Nebenbahnen stets prüfen).
- Aufmerksamkeitsstreifen sollten baulich mittels Rippen- oder Noppenplatten angelegt werden.
- Vorfahrtszeichen können ergänzend großflächig auf die Wegeoberfläche markiert werden.

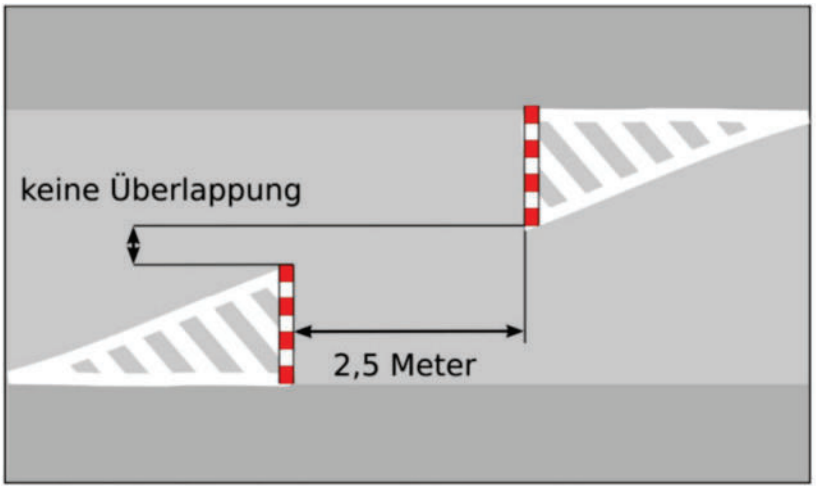
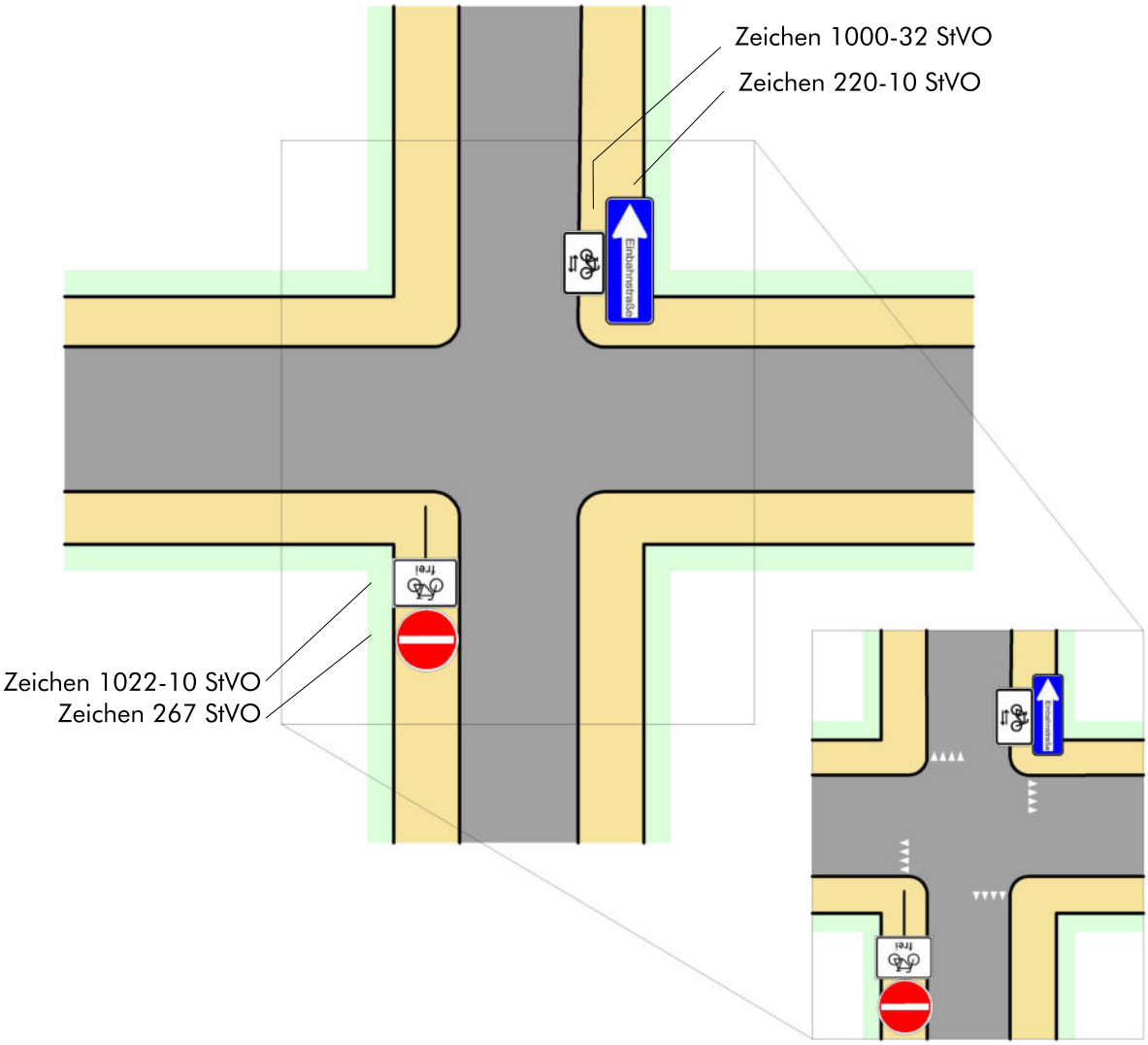



*Abbildung 2: Empfohlene Anordnung von Umlaufsperren - Einsatz von Umlaufsperren nur bei besonderer Gefahrenlage*

*Abbildung 3: Baulicher "Rüttelstreifen" mit taktilen Elementen (Rippenplatten) zur Aufmerksamkeitssteigerung*

# Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung
innerorts




**Regelungen:**

- StVO Zeichen 342
- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

**Anwendungsbereiche:**

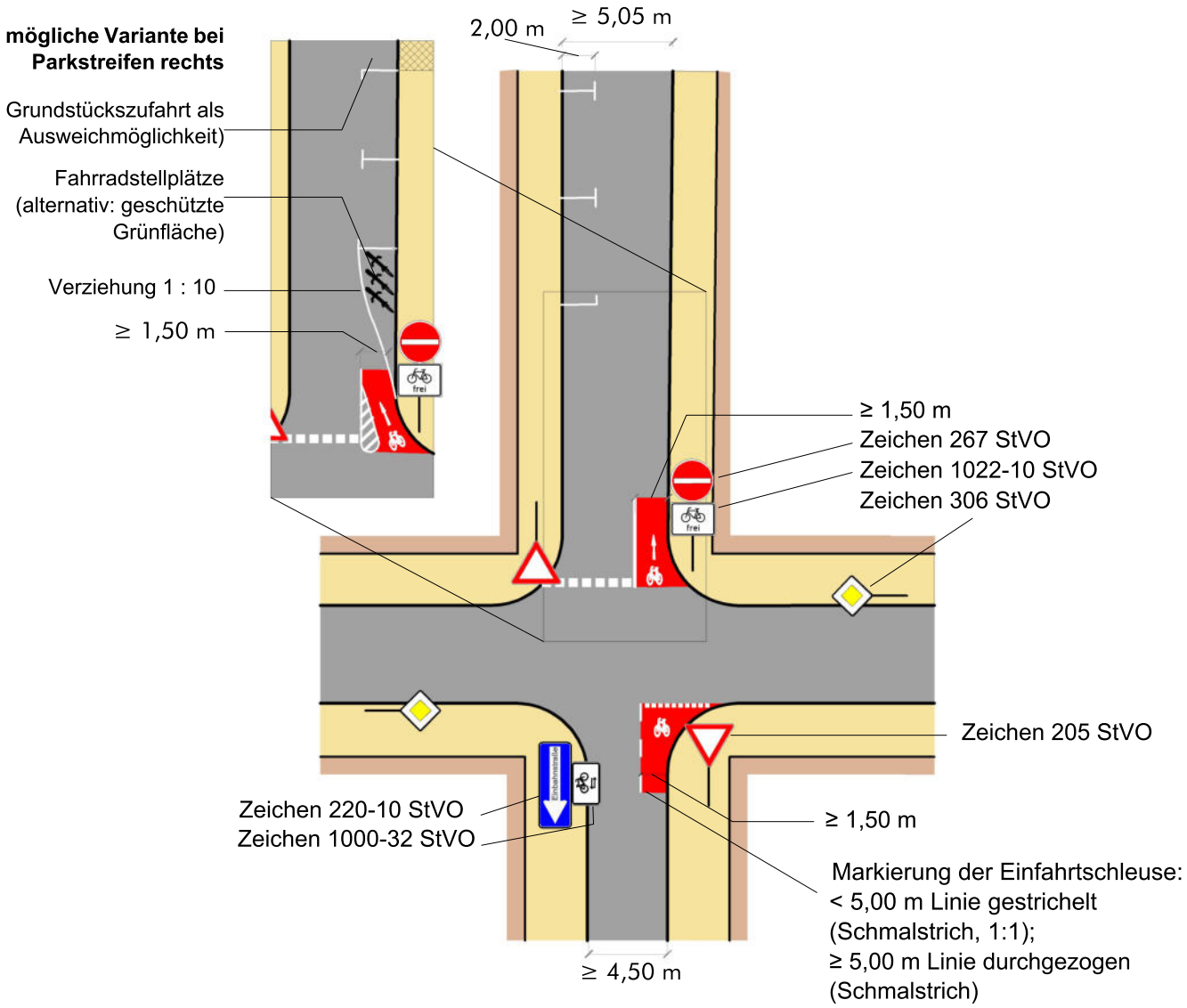
- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
- Es ist verstärkt darauf zu achten, dass der Knotenpunkt von widerrechtlich parkenden Fahrzeugen frei gehalten wird.

**Hinweise:**

- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten aus.
- Eine Einfahrtschleuse ist in der Regel nicht erforderlich.
- Bei der Anordnung zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr im Gegenverkehr kann sich zur Verdeutlichung der Rechts-vor-Links-Regelung die Markierung von Haifischzähnen (Zeichen 342) empfehlen.

# Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung

einseitiges Parken, innerorts




**Regelungen:**

- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

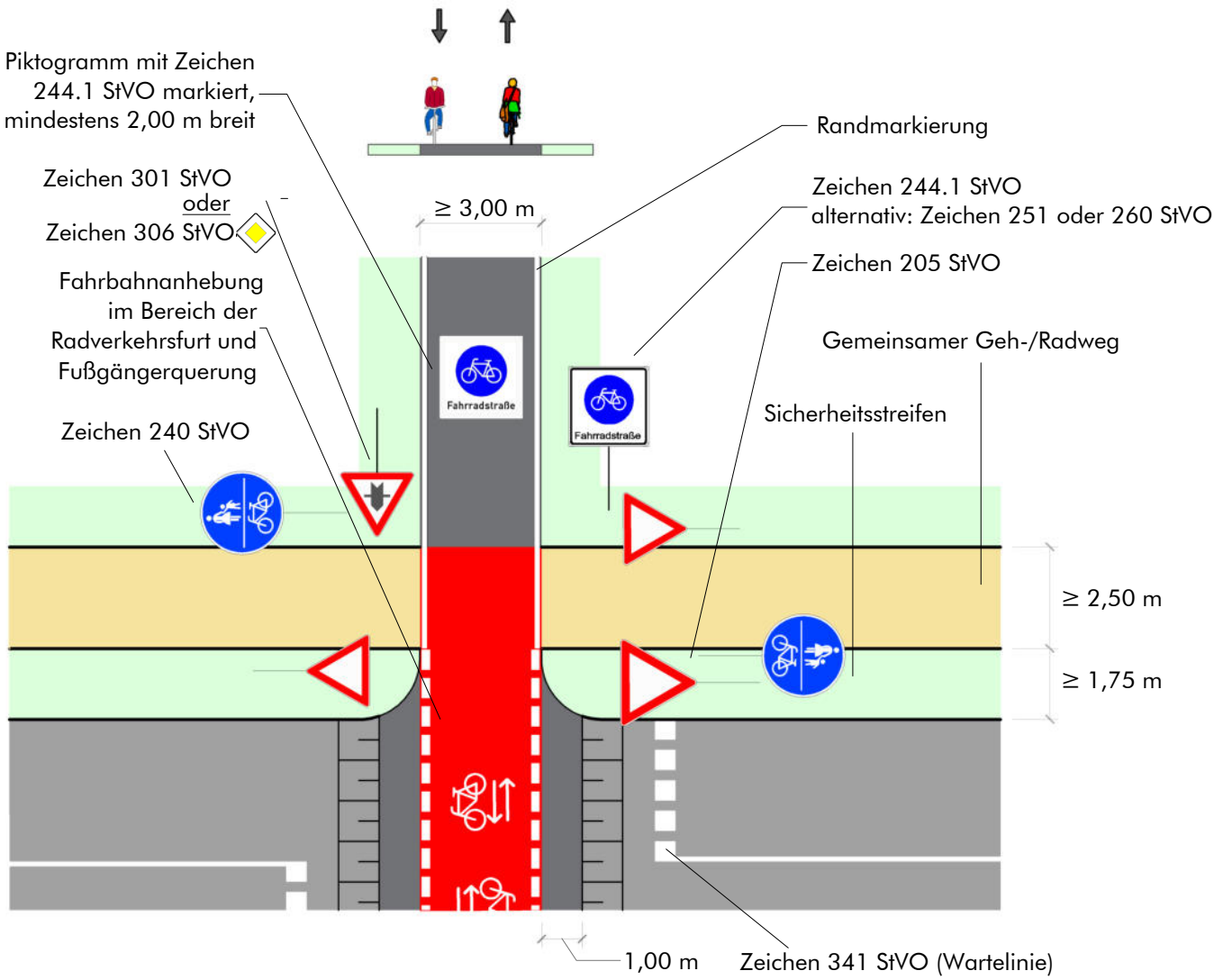
**Anwendungsbereiche:**

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.

**Hinweise:**

- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten.
- Für Abschnitte mit Buslinienverkehr gilt eine Mindestbreite der Fahrgasse von 3,50 m (siehe VwV-StVO).
- Der Einmündungsbereich ist ggf. aufzuweiten, um das Überfahren der Ausfahrschleuse zu vermeiden.
- Die Wartelinie entfällt, wenn eine Fahrbahnbegrenzung vorhanden ist.

# Führung in einer Fahrradstraße
## außerorts

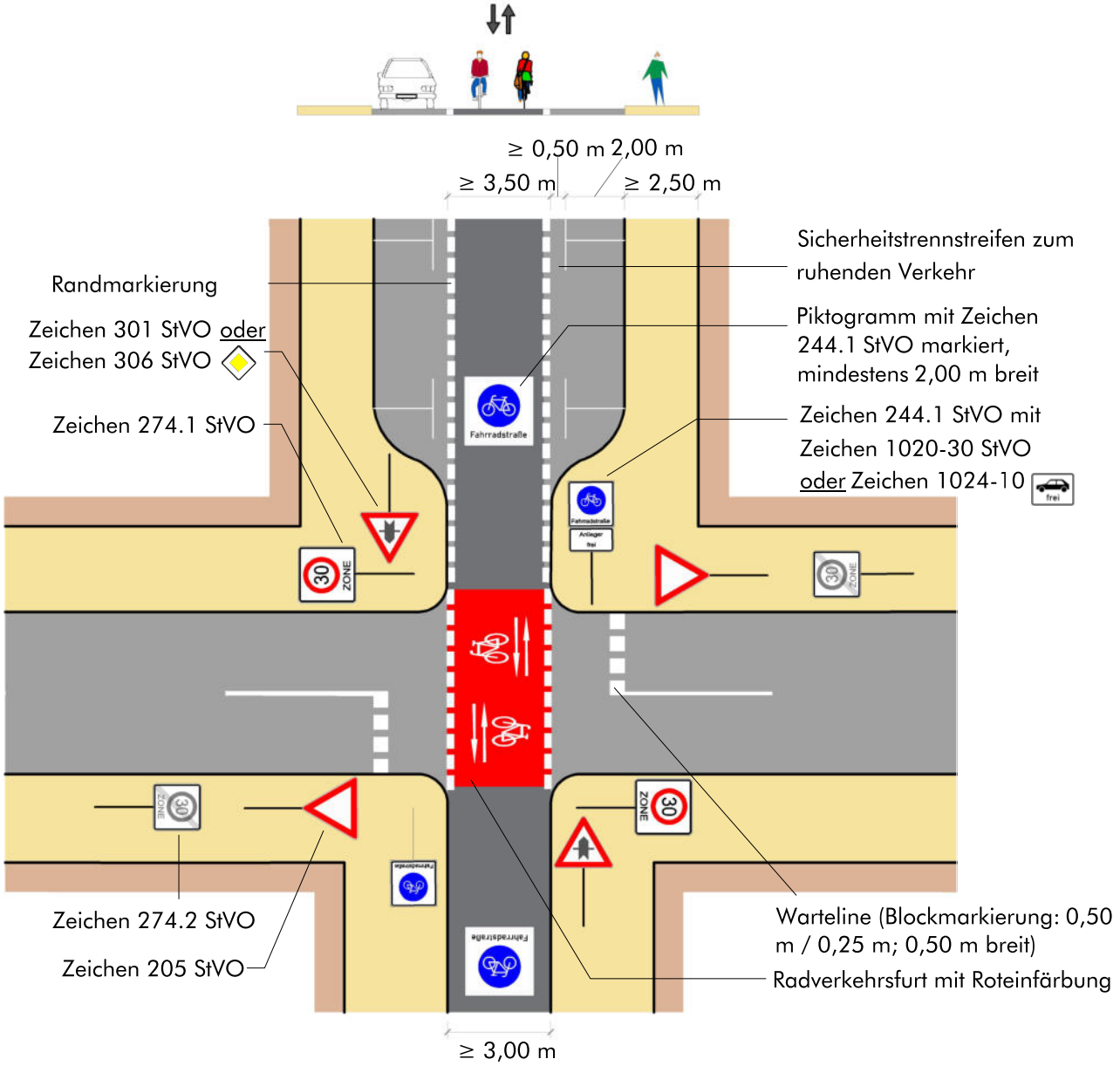



**Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3 und 10

**Anwendungsbereiche:**
- Querung einer untergeordneten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz/24 h)
- Nicht anzuwenden bei Bundes- oder Landesstraßen

**Hinweise:**
- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehung zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- In landschaftlich sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz/24h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Musterlösung kann im Einzelfall und nach Prüfung der verkehrsrechtlichen, widmungsrechtlichen bzw. materiell-rechtlichen Voraussetzungen auf landwirtschaftliche Wege übertragen werden. Eine Freigabe erfolgt durch das Zeichen 1026-36 StVO. Bei Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr sollte die Fahrbahnbreite ≥ 4,00 m betragen
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

# Führung in einer Fahrradstraße
innerorts

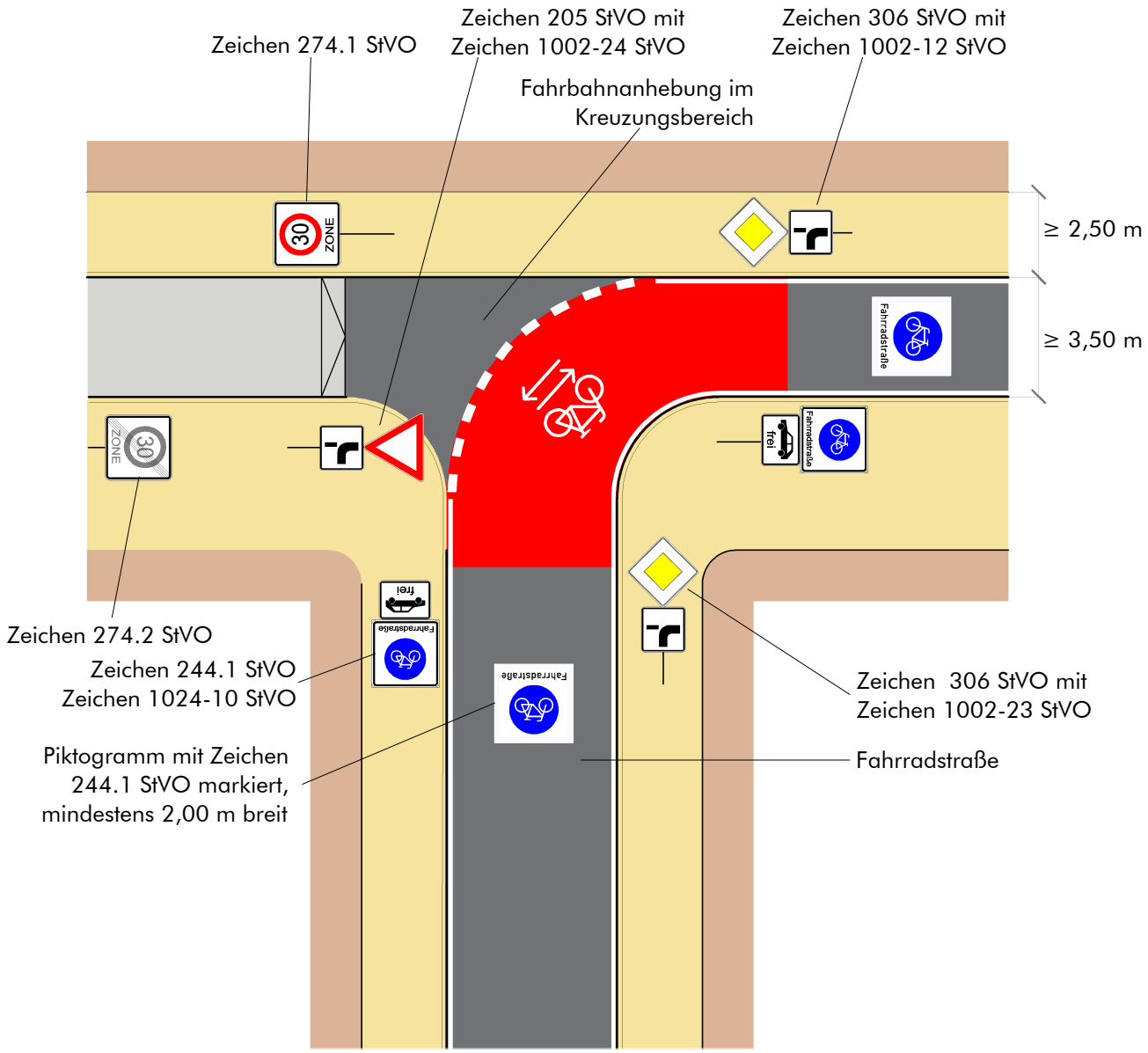



**Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2
- VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2

**Anwendungsbereiche:**
- Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung für die Radverbindung

**Hinweise:**
- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Mindestbreite wenn PKW nicht zugelassen: ≥ 3,00 m
- Mindestbreite wenn PKW zugelassen: ≥ 3,50 m
- Bei Einmündungen mit geringem Verkehrsaufkommen kann in städtebaulich sensiblen Gebieten auf die Einfärbung verzichtet werden

# Abknickende Vorfahrt
innerorts




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3

**Anwendungsbereiche:**

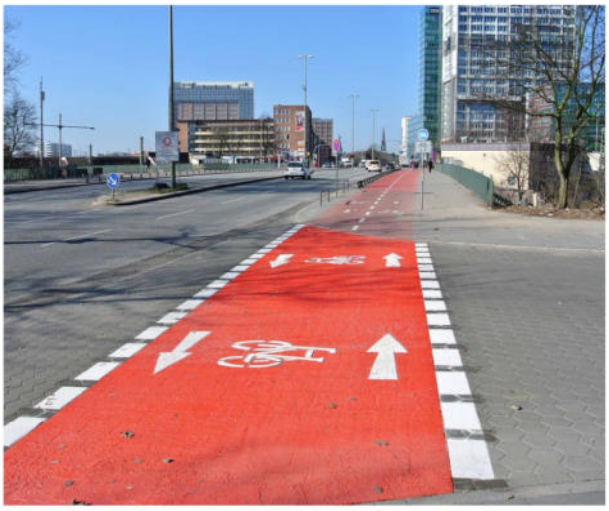
- Fahrradstraßen oder selbstständig geführte Verbindung mit abknickender Vorfahrt

# Musterlösungen Radverkehr

## Musterlösung: Ausfahrt / Einmündung sichern - 01

### Situation:

Innerörtliche Zweirichtungsführungen des Radverkehrs sind vor allem an stark frequentierten Ausfahren wie Tankstellen oder Lebensmittelmärkten unfallauffällig, da der Kfz-Verkehr nicht mit von rechts kommenden Radfahrenden rechnet. Oftmals ist zudem die Beschilderung für den Kfz-Verkehr unvollständig und damit die Schuldfrage im Falle eines Unfalls unklar.



Rot eingefärbter Zweirichtungsradweg

### Maßnahme:

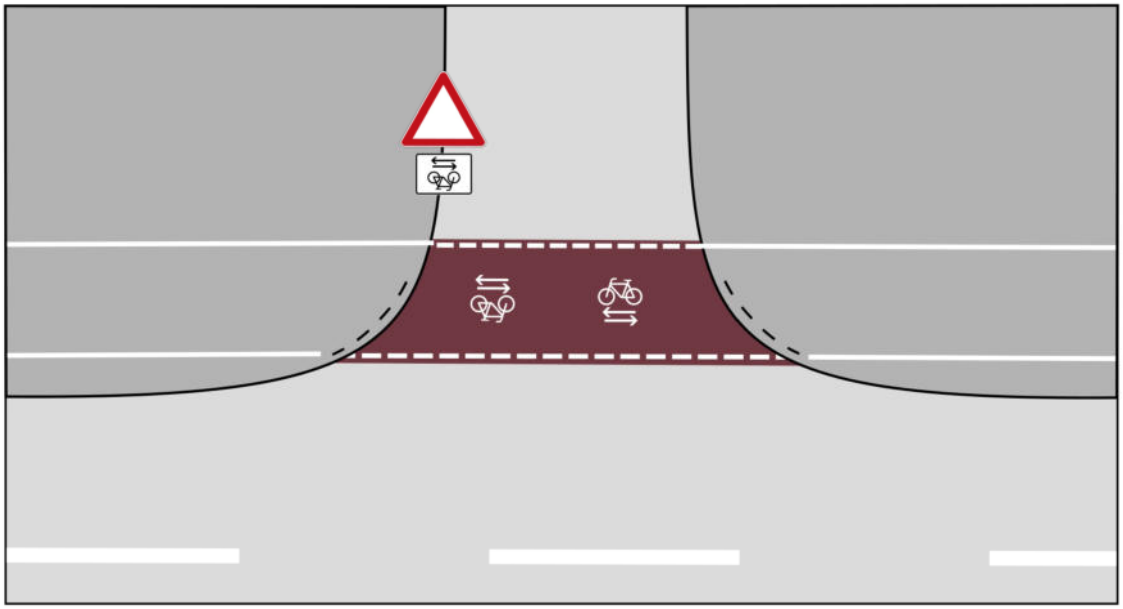
Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr sollen im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden. Zur Verdeutlichung, dass Radfahrende aus beiden Richtungen kommen, werden Radpiktogramme mit Doppelpfeil angebracht. Der Kfz-Verkehr wird mit StVO-Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" und dem Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts" beschildert. Um die Aufmerksamkeit noch stärker zu erhöhen und die gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu verringern ist eine Aufpflasterung hilfreich.

### Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verdeutlichung der Vorfahrssituation
- Erhöhung der Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer an einer möglichen Gefahrenstelle

### Hinweise:

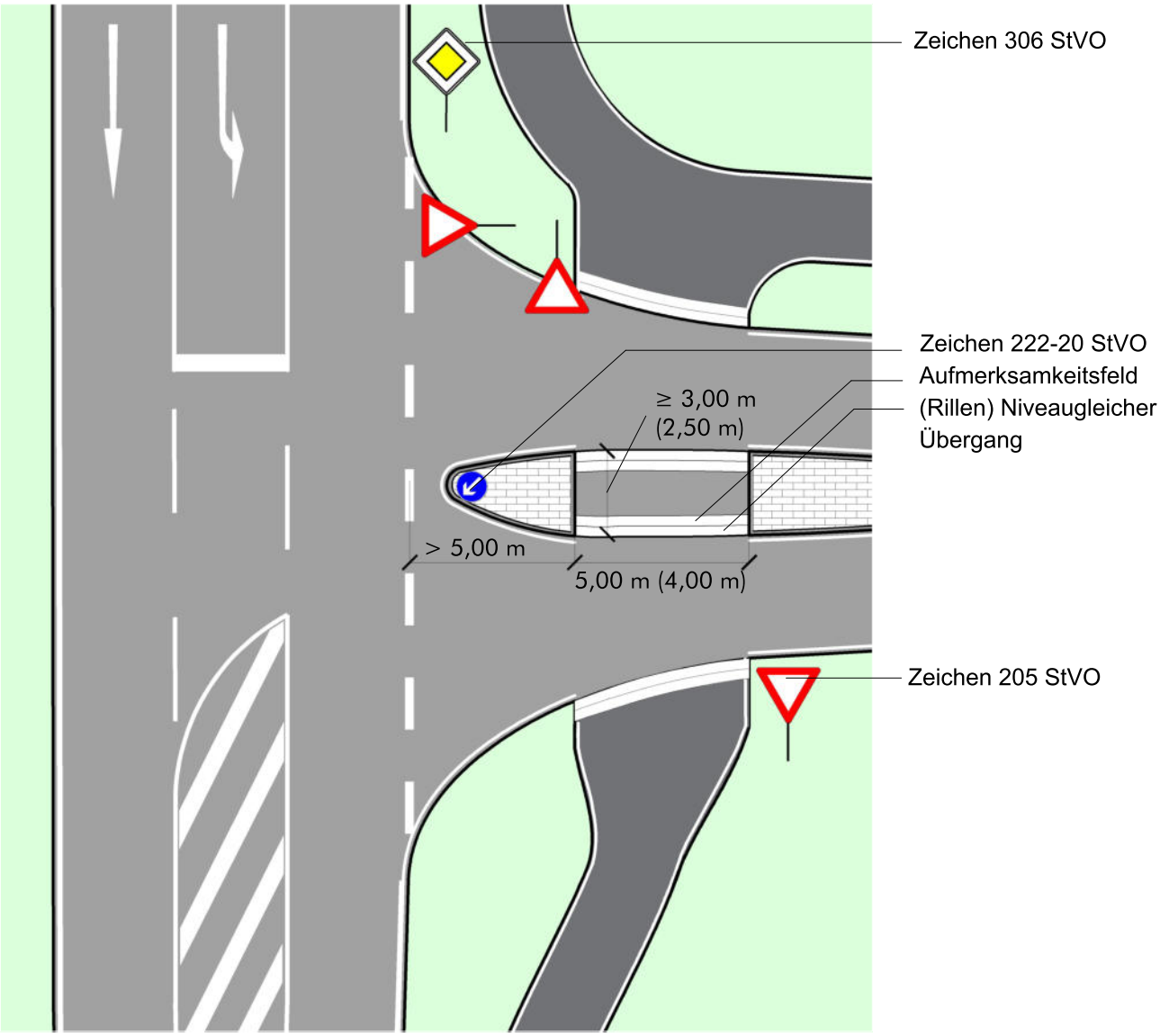
Zweirichtungsradwege sollen innerorts vermieden werden. Es ist grundsätzlich zu prüfen, ob es eine Alternative zum Zweirichtungsradweg gibt. Bei verträglichen Kfz-Stärken ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Betracht zu ziehen (siehe FGSV ERA 2010). Bei besonders stark frequentierten Ein- und Ausfahrten wird zusätzlich zur Markierung und Beschilderung eine Aufpflasterung empfohlen.



Führung von Radfahrenden an einer gefährlichen Ein- bzw. Ausfahrt bei Zweirichtungsradweg

maßstabslos

# Querung einer übergeordneten Straße mit Mittelinsel durch einen gemeinsamen Geh-/Radweg mit Wartepflicht für den Radverkehr außerorts




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., S. 79 f.

**Anwendungs-bereiche:**

- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen
- Ausnahmefall, falls eine bevorrechtigte Führung ausgeschlossen werden muss.

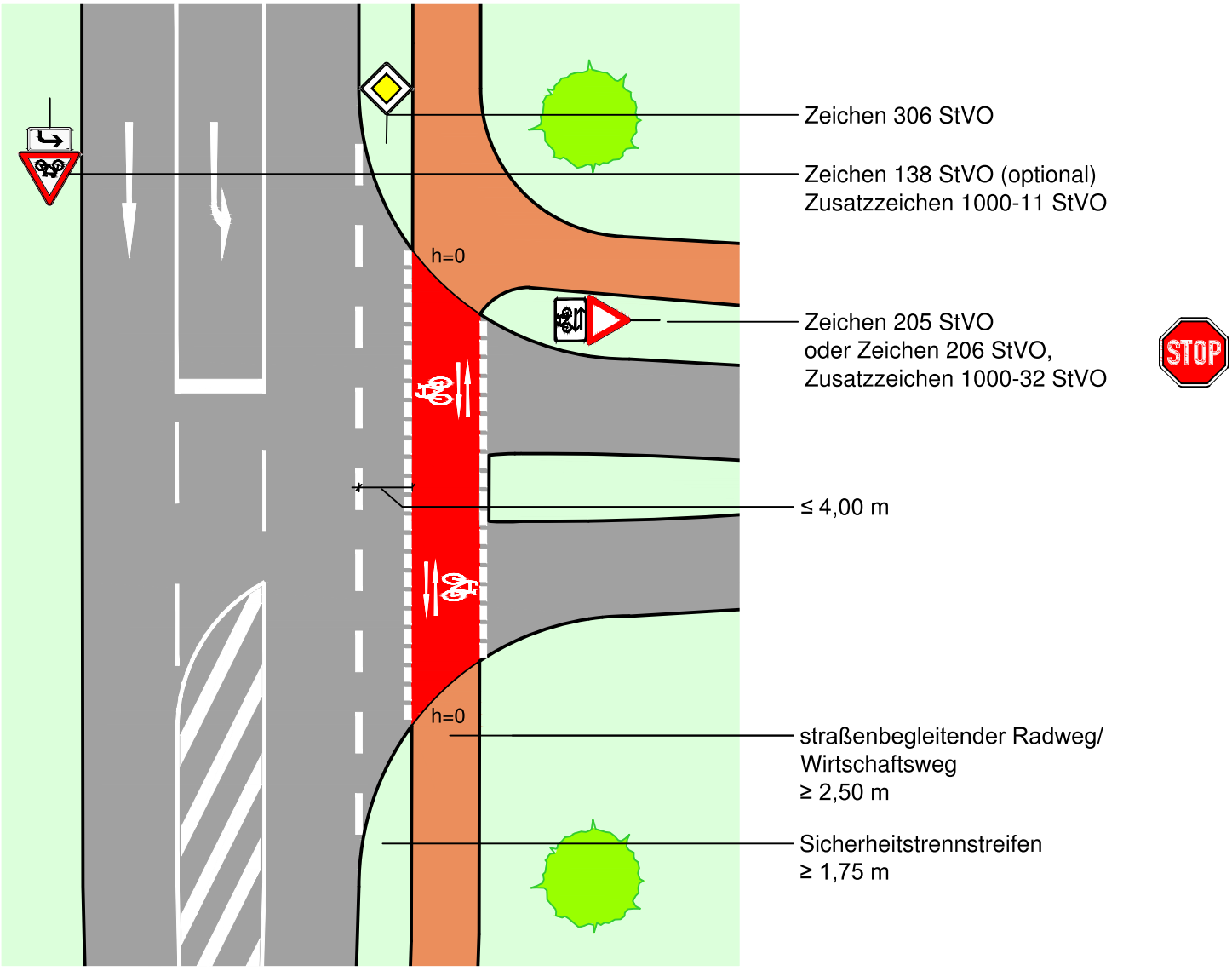
**Hinweise:**

- Der Radverkehr wird abgesetzt von der Fahrbahn (in der Regel > 5,00 m entfernt) über die Einmündung geführt.
- Die Markierung von Radverkehrsfurten ist nicht zulässig.
- Zur Verdeutlichung der Wartepflicht ist in beiden Fahrtrichtungen das Verkehrszeichen Vorfahrt gewähren (Zeichen 205 StVO) vorzusehen.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Musterlösung

Führungsformen außerorts

# Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (2)




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., S. 79 f.

**Anwendungsbereiche:**

- außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen bei Kfz-Verkehrsstärken von < 3.000 Kfz/24h im Fahrbahnquerschnitt der zu querenden Einmündung

**Hinweise:**

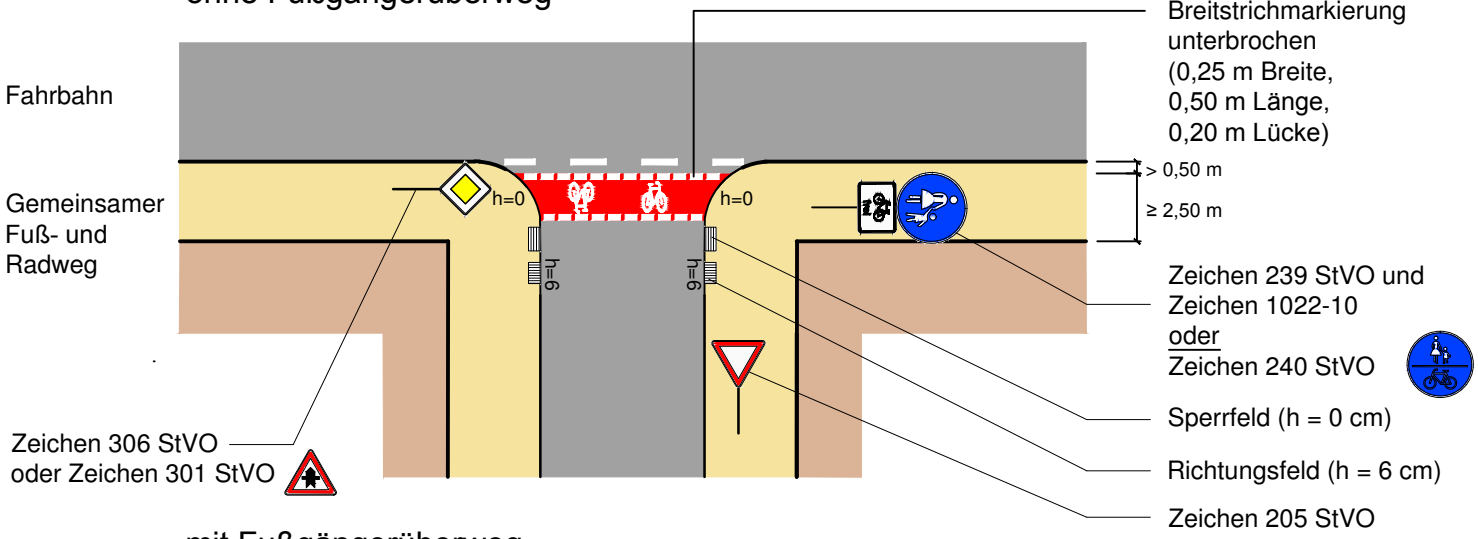
- der Radverkehr wird parallel zur Fahrbahn (in der Regel 2,00 - 4,00 m entfernt) mittels Furt über die Einmündung geführt
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (>20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden

Standardlösung

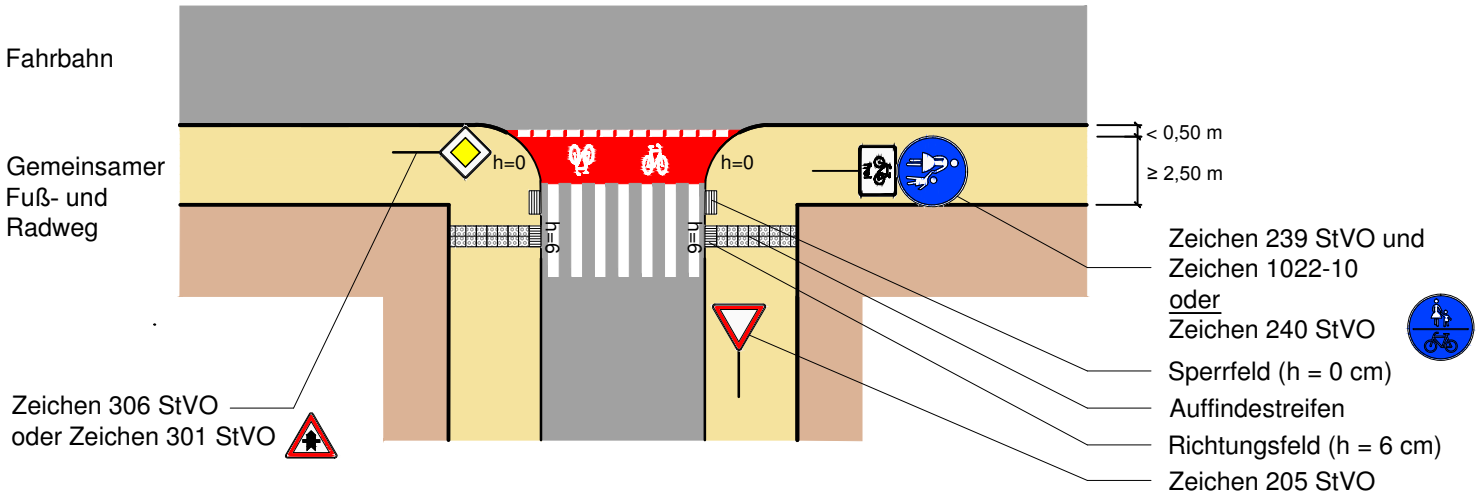
Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

# Furt an Fuß- und Radweg/ Gehweg mit Zusatzzeichen 1022-10

ohne Fußgängerüberweg




mit Fußgängerüberweg




**Regelungen:**

- H BVA (Ausgabe 2011); VwV-StVO zu § 9, Absatz 2.II

**Anwendungsbereiche:**

- innerorts, mit und ohne FGÜ, auch an Zu- und Ausfahrten von Kreisverkehren

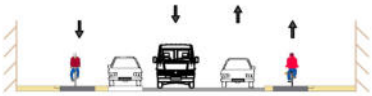
**Hinweise:**

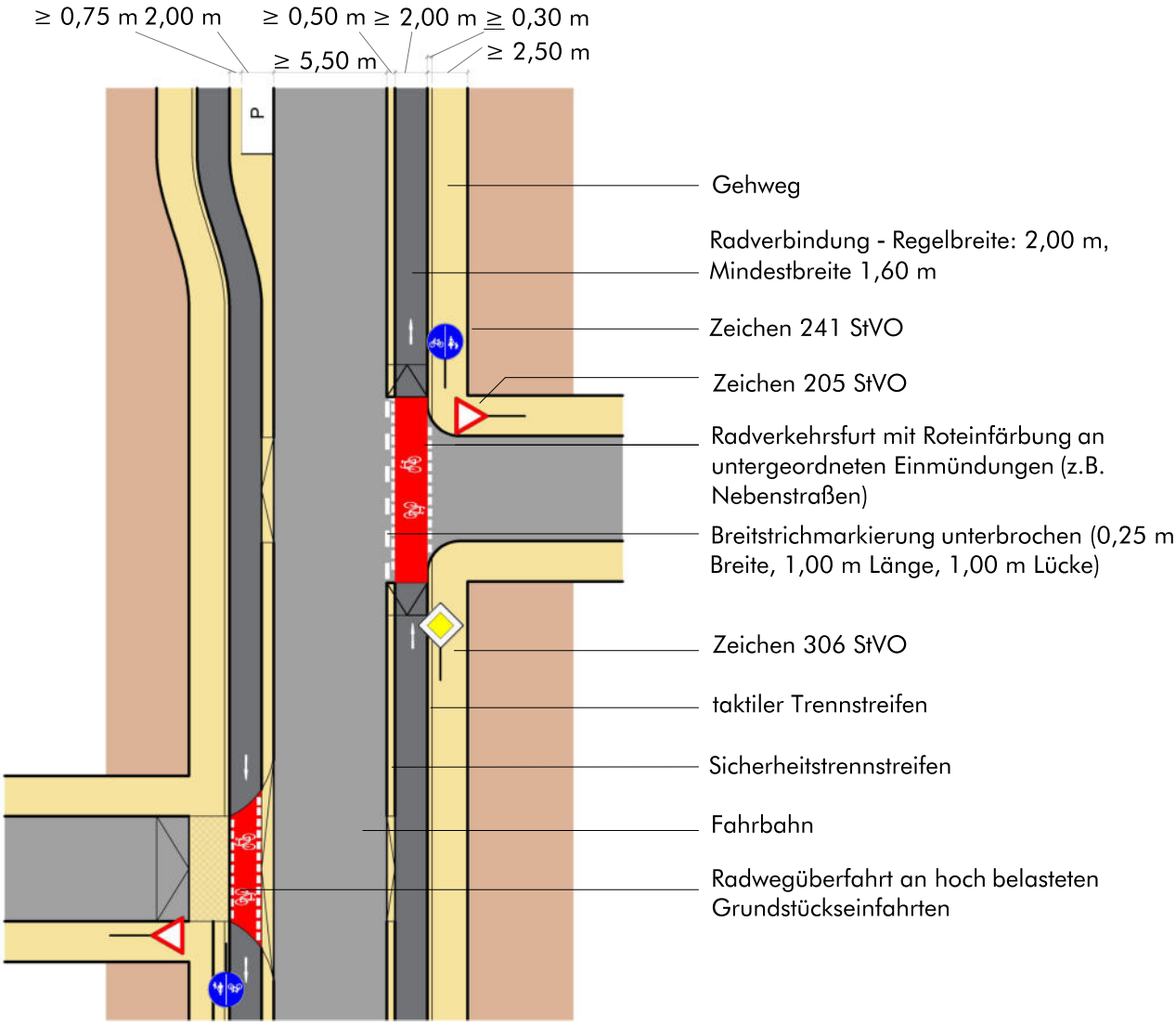
- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsführungen unterscheiden sich nur durch Beschilderung
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/ Ausfahrten
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- bei Zweirichtungsverkehr (erhöhte Gefährdung, enge Einsatzgrenzen): Ergänzung von Richtungspfeilen, Zusatzzeichen 1000-32 StVO über Zeichen 205 StVO
- bei ausreichendem Platzangebot sollte die Radverkehrsfurt beidseitige Randmarkierungen erhalten
- wenn die Furtmarkierung weniger als 0,50 m von der Fahrbahn abgesetzt ist, dann kann eine parallele Fahrbahnrandmarkierung entfallen

Gegenstand der Qualitätsstandards

# Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Einrichtungsverkehr (getrennter Geh-/Radweg)

innerorts





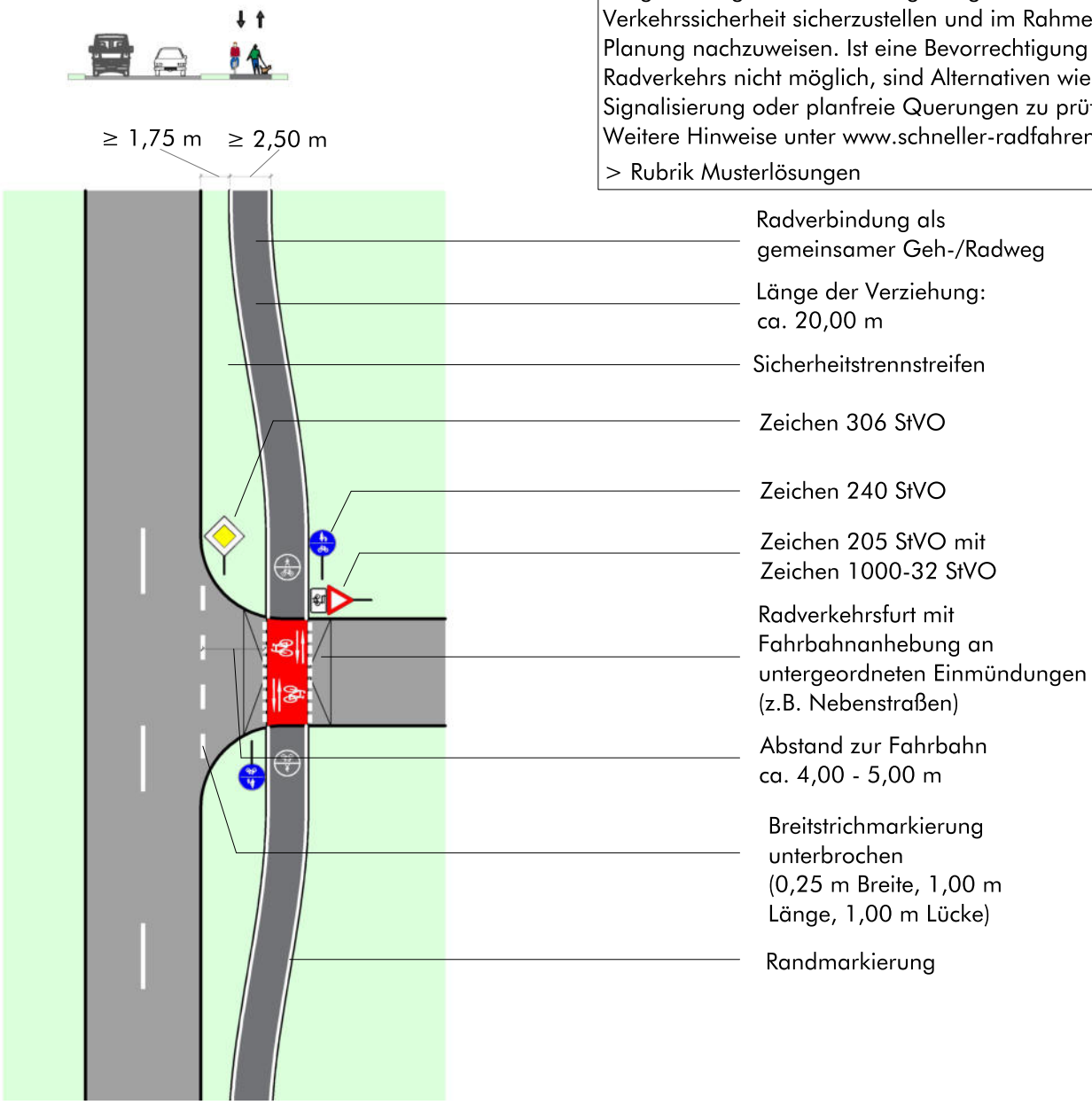

**Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4

**Anwendungsbereiche:**
- Radverbindungen im Einrichtungsverkehr, bauliche Radwege

**Hinweise:**
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Zum ruhenden Verkehr ist ein Sicherheitsstreifen von 0,75 m (Längsparken) bzw. 1,10 m (Schrägparken) anzulegen
- An Einmündungen werden die Radwege vor den Eckausrundungen auf das Niveau der Fahrbahn geführt. Dies erleichtert die Gestaltung barrierefreier Querungsstellen
- Bei häufigen Begegnungsfällen zwischen LKW muss die Fahrbahnbreite > 5,50 m betragen

# Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Zweirichtungsverkehr (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts (entspricht QH-9)

Die schematische Musterlösung zeigt den Grundsatz, dass der Radverkehr im Zuge bevorrechtigter Straßen ebenfalls mit Vorrang geführt wird. Bei der konkreten Ausgestaltung sind die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit sicherzustellen und im Rahmen der Planung nachzuweisen. Ist eine Bevorrechtigung des Radverkehrs nicht möglich, sind Alternativen wie Signalisierung oder planfreie Querungen zu prüfen. Weitere Hinweise unter www.schneller-radfahren.de > Rubrik Musterlösungen




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (Ausgabe 2012), S. 20 f., S. 79 f.

**Anwendungsbereiche:**

- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen

**Hinweise:**

- Die Fahrbahnanhebung ist optional
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die nach RAL erforderlichen Sichtdreiecke sind zu beachten

## ML: Asphaltieren von Wegen (OAA)

**Situation:**

Forst- und landwirtschaftliche Wege und Wege in Grünanlagen sind häufig nicht asphaltiert. Solche in der Regel wassergebundenen, teilweise auch unbefestigte Wege verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt insbesondere auf Gefällestrecken oder in Kurven die Sturzgefahr.
Während oder nach Niederschlag führen wassergebundene Wege zu erhöhtem Verschleiß am Fahrrad und zu Verschmutzung der Kleidung.
Zusätzlich ist das Räumen und Reinigen der Wege nicht möglich. Ein ganzjähriges Befahren der Wege und eine nachhaltige Entlastung anderer Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV) ist mit den klassischen wassergebundenen Wegedecken nicht erreichbar.

Abbildung 1, Negativbeispiel: Verdichteter Wassergebundene Decke mit Pfützenbildung und schlechter Wasserdurchlässigkeit

**Maßnahme:**

Die betrachteten Wege sollen asphaltiert oder mittels alternativer Ausbaumöglichkeiten (bspw. Basaltstein/ Spezialsande - siehe Hinweise und Abbildung 2) ausgebaut werden.

**Angestrebte Wirkung:**

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Vermeidung von Stürzen
- Reduzierung Verschleiß und Verschmutzung
- Ganzjährige Nutzbarkeit
- Erhalt des Wasserhaushaltes

**Hinweis:**
Durch den Einsatz herkömmlicher Asphaltdeckschichten bei Radwegen werden im Vergleich zum natürlichen Wasserhaushalt keine Negativveränderungen festgestellt. Dies belegt unter anderem eine Studie des Landes Mecklenburg-Vorpommern[1].
Durch eine helle Einfärbung der Asphaltdeckschicht kann auch die unter anderem durch Abstrahlung von Hitze entstehende Barrierewirkung für Kleinstlebewesen vermieden werden.
Beim Asphaltieren von Wirtschaftswegen ist mit zunehmender Breite und Nutzung durch schwere land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge mit einer stärkeren Versiegelung zu rechnen. Hier können alternative Deckschichten eingesetzt werden. Bewährt haben sich beispielsweise wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden.

Abb. 2-3: Alternative, asphaltähnliche Oberflächen aus Basaltstein und Spezialsanden - Quelle: BioSi Balastan®, Schweizer ideen-Werkstatt / Abb. 4: Heller Split-Mastix-Asphalt

[1] Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegekonstruktion in naturnahen Bereichen, Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 2009

# Musterlösungen Radverkehr

## Wassergebundene Wegedecken Forstwege

### Situation:

Das Radverkehrsnetz verläuft oftmals über wassergebundene Forstwege, die teilweise über eine grobe Schotterdecke verfügen. Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften; durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr, insbesondere nach Regen oder im Winter. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad. Verschmutzung der Kleidung.

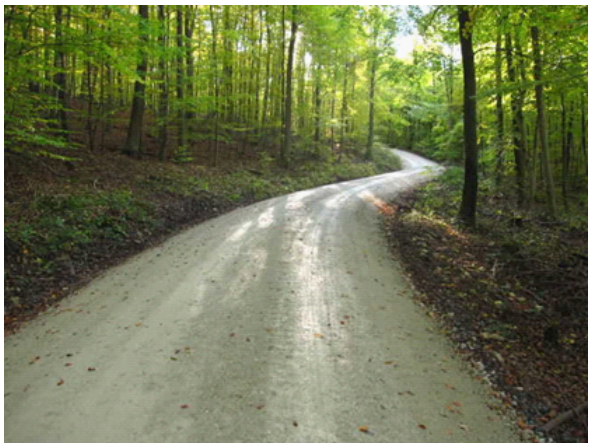


Abbildung: Beispiel gut befahrbare wassergebundene Decke

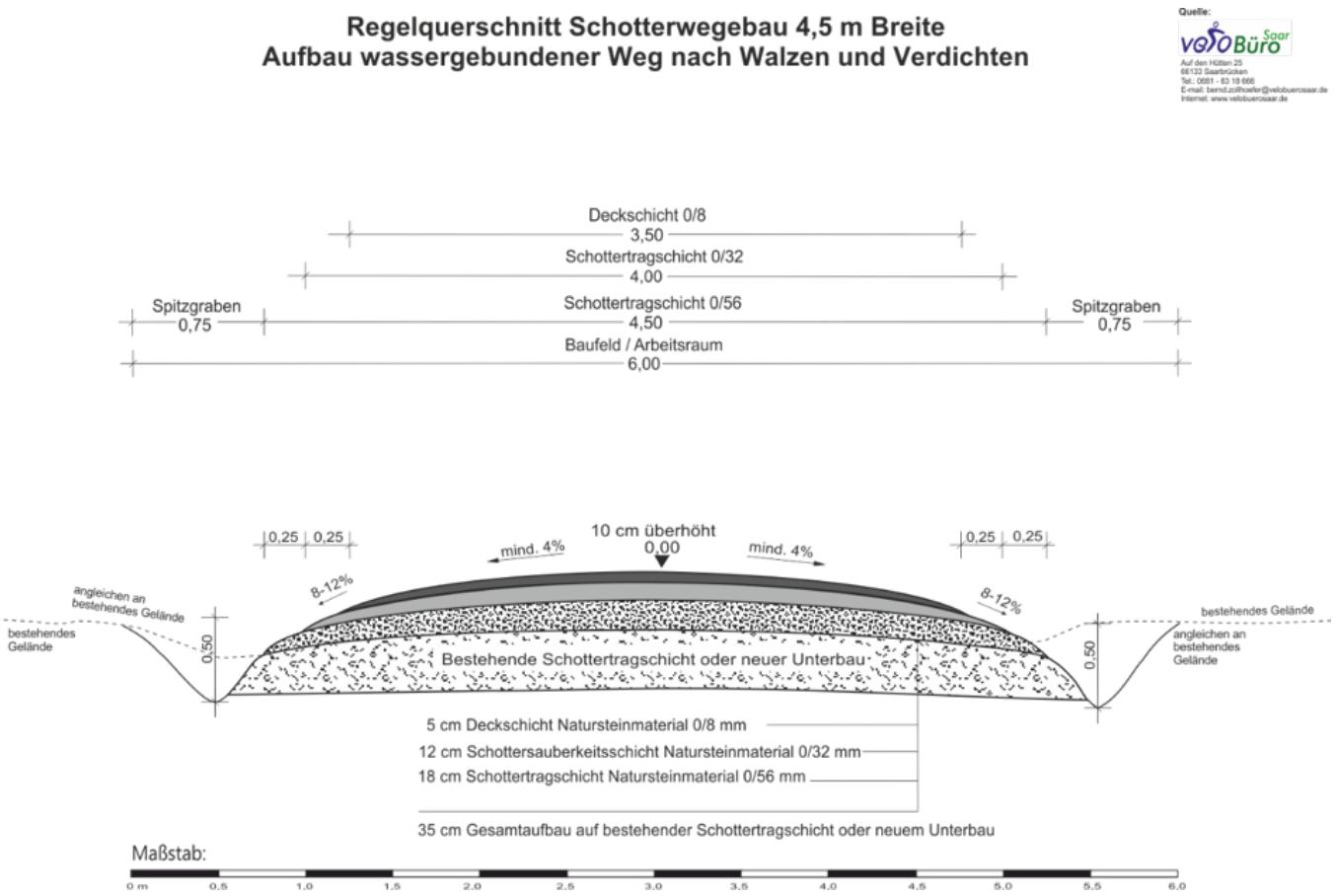
### Angestrebte Wirkung:

Möglichst kostengünstige Lösung durch fahrradgerechten Ausbau schon vorhandener Schotterwege. Erhalt des Landschaftsbildes und der ökologischen Anfordungen hinsichtlich Boden- und Gewässerschutz. Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts durch feinkörnige, ebene und geschlossene Deckschicht.

### Hinweise:

- Nutzungs des schon vorhandenen Unterbaus möglich (fachliche Beurteilung notwendig).
- Anlegen eines aufgewölbten Wegebauprofils (Uhrglasprofil) aus entwässerungstechnischen Gründen. Bei Steigungen über 6 % ist Bauweise mit gebundener Decke von Vorteil.
- Für Radwege wird generell eine asphaltierte Oberfläche empfohlen (u.a. ganzjährig befahrbar; weniger Abrieb- und Verschleißwiderstand). Wassergebundene Decken kommen nur für Freizeitwege, Grünanalagen oder Wege, die hauptsächlich dem Fußverkehr dienen, in Betracht.

Quelle**:** RLW Teil 1 (2016); M ELW (2009); ERA (2010).



# Musterlösungen Radverkehr

## Radverkehrsführung an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mittels einer Piktogrammkette

### Situation:

Mit der Novellierung der StVO 1997 wurde die allgemeine Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben. Um die Wahlfreiheit für den Radverkehr sowie das Nutzungsrecht der Fahrbahn für den Kfz-Verkehr zu verdeutlichen, können Piktogrammketten eingesetzt werden, sofern die Situation Radverkehrsanlagen erfordert, der verfügbare Straßenraum eine regelkonforme Umsetzung jedoch nicht zulässt. Sie kommen insbesondere zur Schließung von Netzlücken in Frage oder auf Abschnitten, wo der Kfz-Verkehr nicht mit Radfahrenden rechnet.

Piktogrammkette mit Winkelpfielen in Frankfurt Höchst.

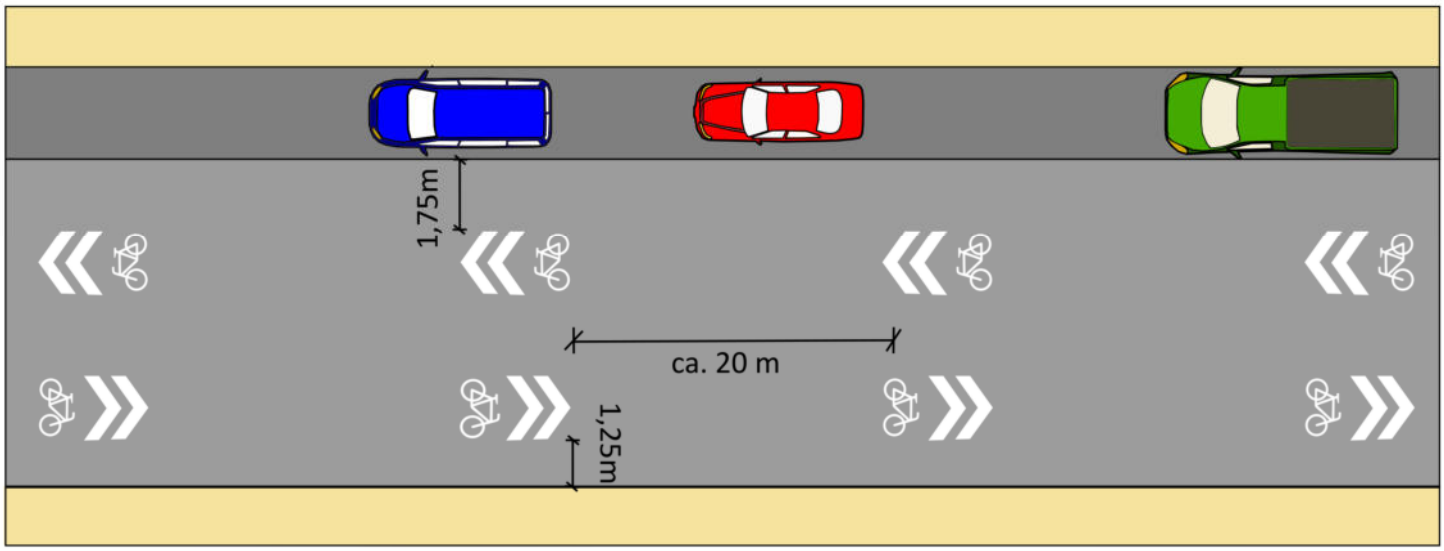
### Angestrebte Wirkung:

- Verdeutlichung des Nutzungsrechts der Fahrbahn für den Radverkehr
- Schließung von Netzlücken ohne Radverkehrsanlagen auf Verbindungen mit besonderer Netzrelevanz
- Reduzierung der (illegalen) Seitenraumnutzung und Verhinderung von Konflikten zwischn zu Fuß Gehenden und Radfahrenden

### Hinweise:

Fahrradpiktogrammkette am jeweils rechten Fahrbahnrand mit einem Piktogrammabstand von etwa 20 m und in ausreichendem Abstand zum Bord (im Falle von Parkständen in ausreichendem Abstand zum ruhenden Verkehr) markieren.

Quelle: Radfahren bei beengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammketten und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit - Bergische Universität Wuppertal / Technische Universität Dresden - Juni 2021




Führung von Radfahrenden auf der Fahrbahn mittels einer Piktogrammkette.

maßstabslos

# Musterlösungen Radverkehr

## Radverkehrsführung auf klassifizierten Straßen außerorts mittels einer Piktogrammkette (ML: 1.3b)

### Situation:

An klassifizierten Straßen außerorts mit geringer Kfz-Verkehrsbelastung, geringer Fahrbahnbreite und geringem oder bspw. nur saisonal auftretendem Radverkehrspotenzial existieren meist keine straßenbegleitenden Geh- und Radwege. Der Kfz-Verkehr hat außerorts eine höhere Geschwindigkeit und rechnet nicht mit Radfahrenden auf der Fahrbahn. Insbesondere auf kurvenreichen oder topografisch bewegten Straßen entstehen so häufig gefährliche Situationen.

Keine Radinfrastruktur außerorts

### Maßnahme:

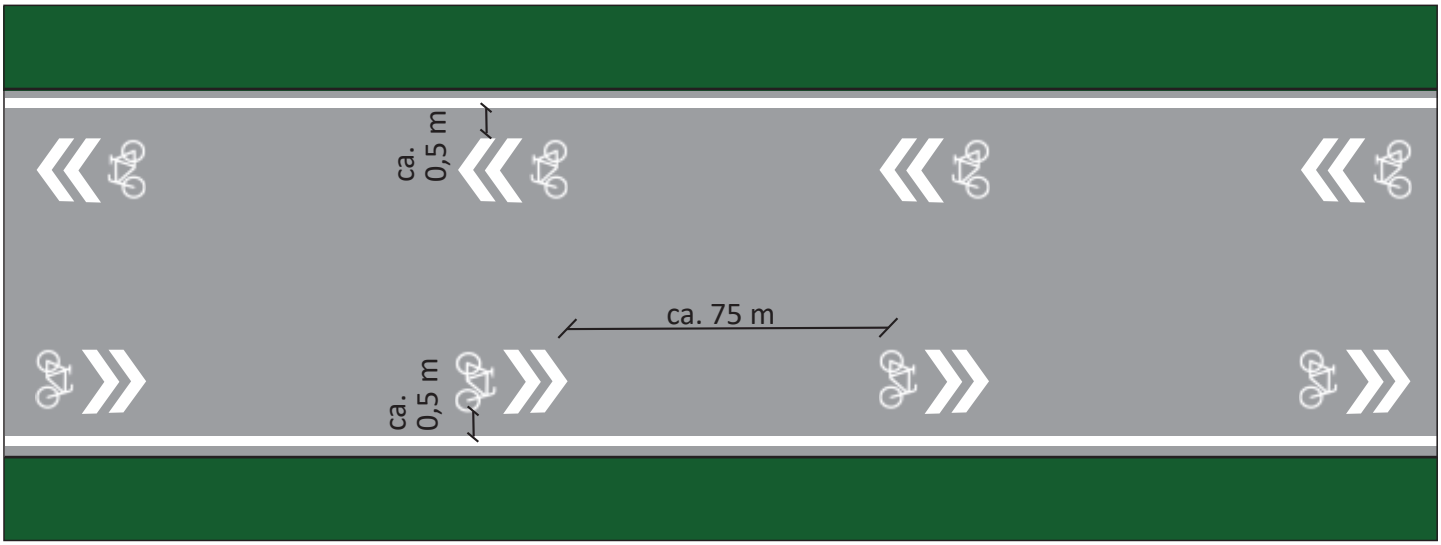
Es kann im beschriebenen Fall eine Piktogrammkette markiert werden, wenn ein baulicher Radweg aufgrund von Natur- und Umweltschutz, Grunderwerb oder zu hohen Kosten nicht realisierbar ist. Die Piktogrammkette verdeutlicht, dass die Strecke Bestandteil des Radverkehrsnetzes ist.

### Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung der Aufmerksamkeit und Hinweis auf möglicherweise auftretenden Radverkehr
- Verringerung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

### Hinweise:

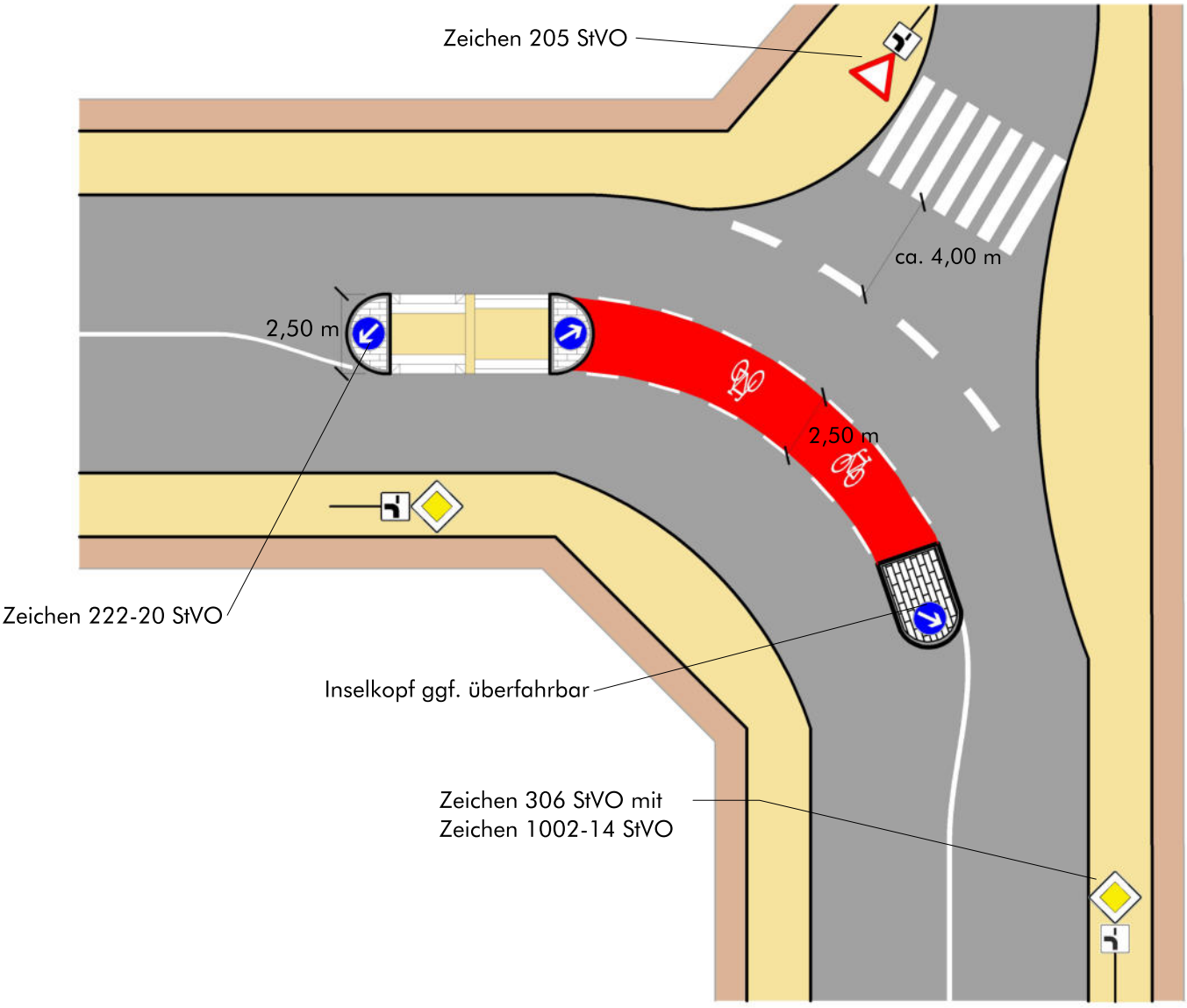
Piktogrammketten sind jeweils am rechten Fahrbahnrand und in ausreichendem Abstand zum Bord zu markieren. Um die Aufmerksamkeit zu erhöhen sollten in Fahrtrichtung weisende Pfeile ergänzt werden. Die Piktogramme haben einen Abstand von etwa 75 m. Dieser kann jedoch abhängig von der Situation abweichen und flexibel gehandhabt werden. Bei einer Breite kleiner als 6 m soll die Mittellinie entfernt werden.
Piktogrammketten sind keine Radverkehrsanlagen und bisher in keinem Regelwerk enthalten. Es handelt sich dabei um Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit.




Führung von Radfahrenden auf der Fahrbahn mittels einer Piktogrammkette

maßstabslos

# Querungshilfe an einer abknickenden Vorfahrt
innerorts




**Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.5, Bild 40

**Anwendungsbereiche:**
- Ein- und Abbiegen für den Radverkehr in zwei Zügen durch geteilte Mittelinsel

**Hinweise:**
- Der untere Inselkopf kann bei Bedarf überfahrbar ausgestaltet werden.
- Die Querungshilfe ist für den einbiegenden Radverkehr ab einer Breite von ca. 2,00 m nutzbar.
- Die Befahrbarkeit für große Fahrzeuge ist sicherzustellen.
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

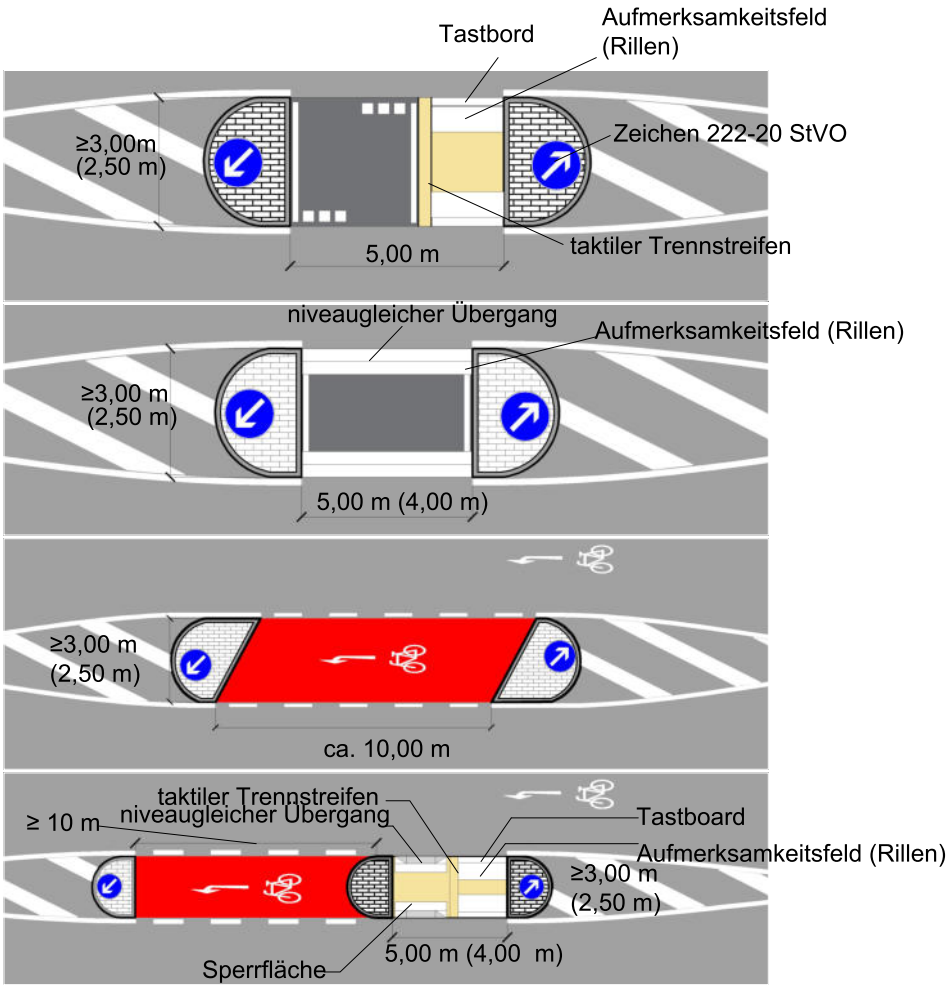
# Verschiedene Ausführungen der Mittelinsel
## innerorts und außerorts

Getrennte Querungshilfe
(Regelfall innerorts)

Kompakte Querungshilfe
(Regelfall außerorts)

Abgeschrägte Querungshilfe für Radfahrende
(Querungsbedarf nur durch Radfahrende)

Querungshilfe für zu Fuß Gehende mit vorgelagerter Aufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 4.3
- RASt 06, Kapitel 6.1.8.2
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10

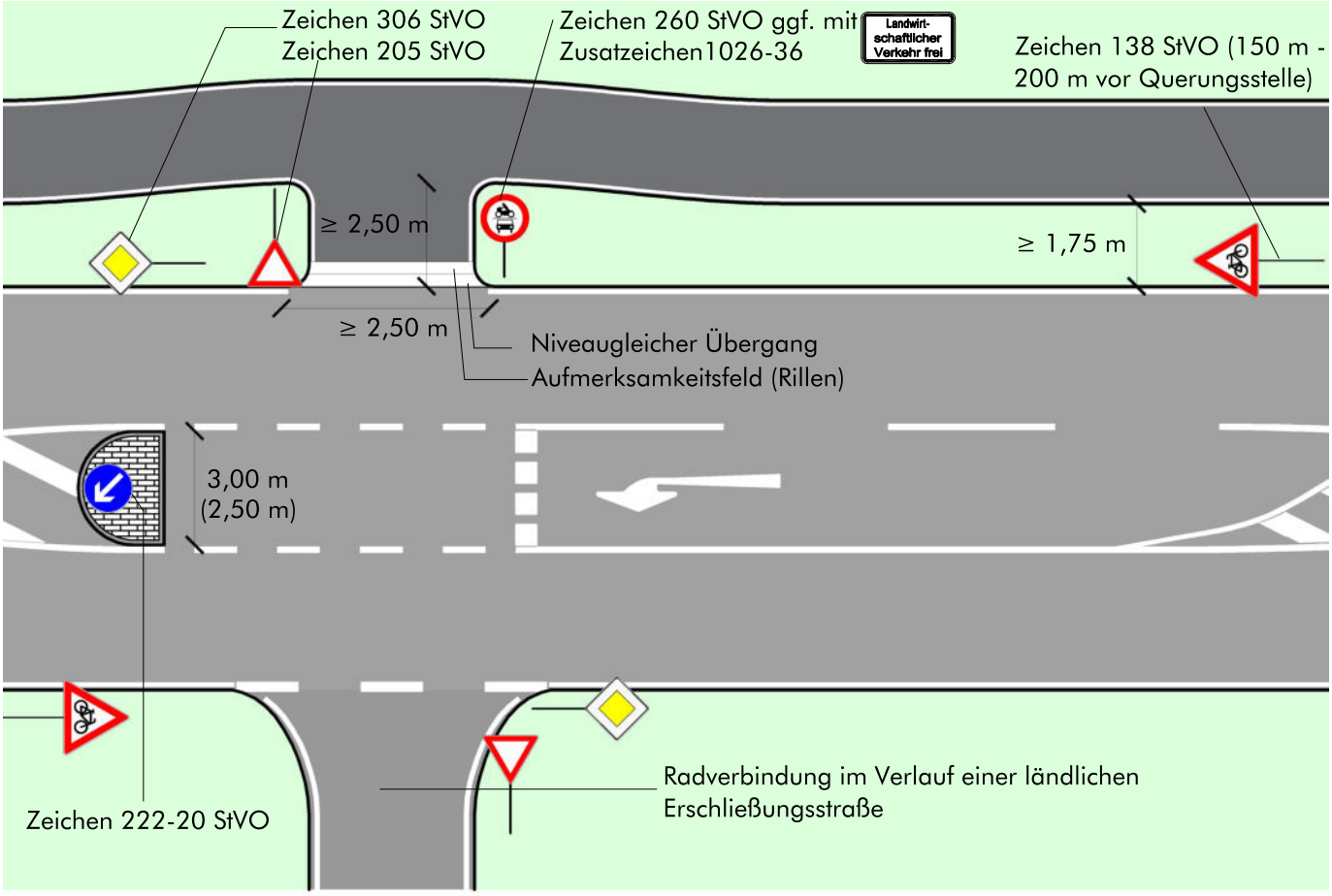
**Anwendungs-bereiche:**

- Leitfaden Unbehinderte Mobilität der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung
- Querung einer übergeordneten Straße.

**Hinweise:**

- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Für den Kfz-Verkehr ist im Zuge von Mittelinseln ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung zu prüfen.
- Außerorts muss vor der Mittelinsel eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 StVO) angeordnet sein. Die zusätzliche Anordnung innerorts - aber außerhalb von Tempo-30-Zonen - wird empfohlen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Bei Hauptverkehrsstraßen muss die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

# Querung einer übergeordneten Straße im Zuge einer Erschließungsstraße außerorts




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2

**Anwendungsbereiche:**

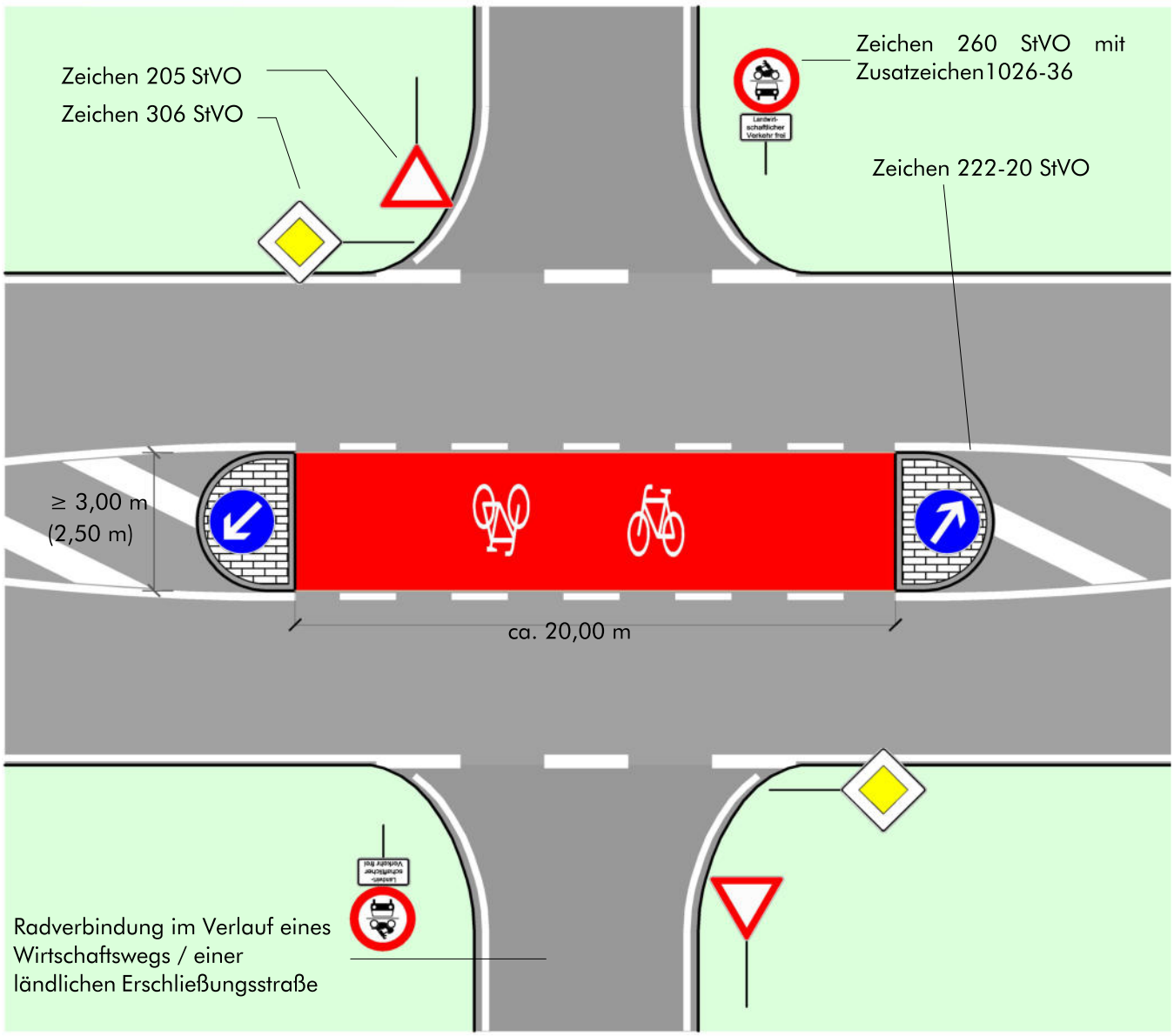
- Querungshilfe in Verbindung mit kurzem Linksabbiegefahrstreifen bei geringem Abbiegeverkehr.
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

**Hinweise:**

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Die Verkehrsinsel am Beginn des Linksabbiegefahrstreifens kann überfahrbar ausgeführt werden.
- Im Falle einer angeordneten Benutzungspflicht ist der gemeinsame Geh-/Radweg mit Zeichen 240 StVO zu versehen.
- Wird auf dem begleitenden Weg der landwirtschaftliche Verkehr freigegeben, ist ein Nachweis der Schleppkurven für landwirtschaftliche Fahrzeuge erforderlich. Die genaue Position des Inselkopfes ist von der erforderlichen Schleppkurve abhängig.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

# Querung einer übergeordneten Straße im Zuge eines landwirtschaftlichen Weges

außerorts




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

**Anwendungs-bereiche:**

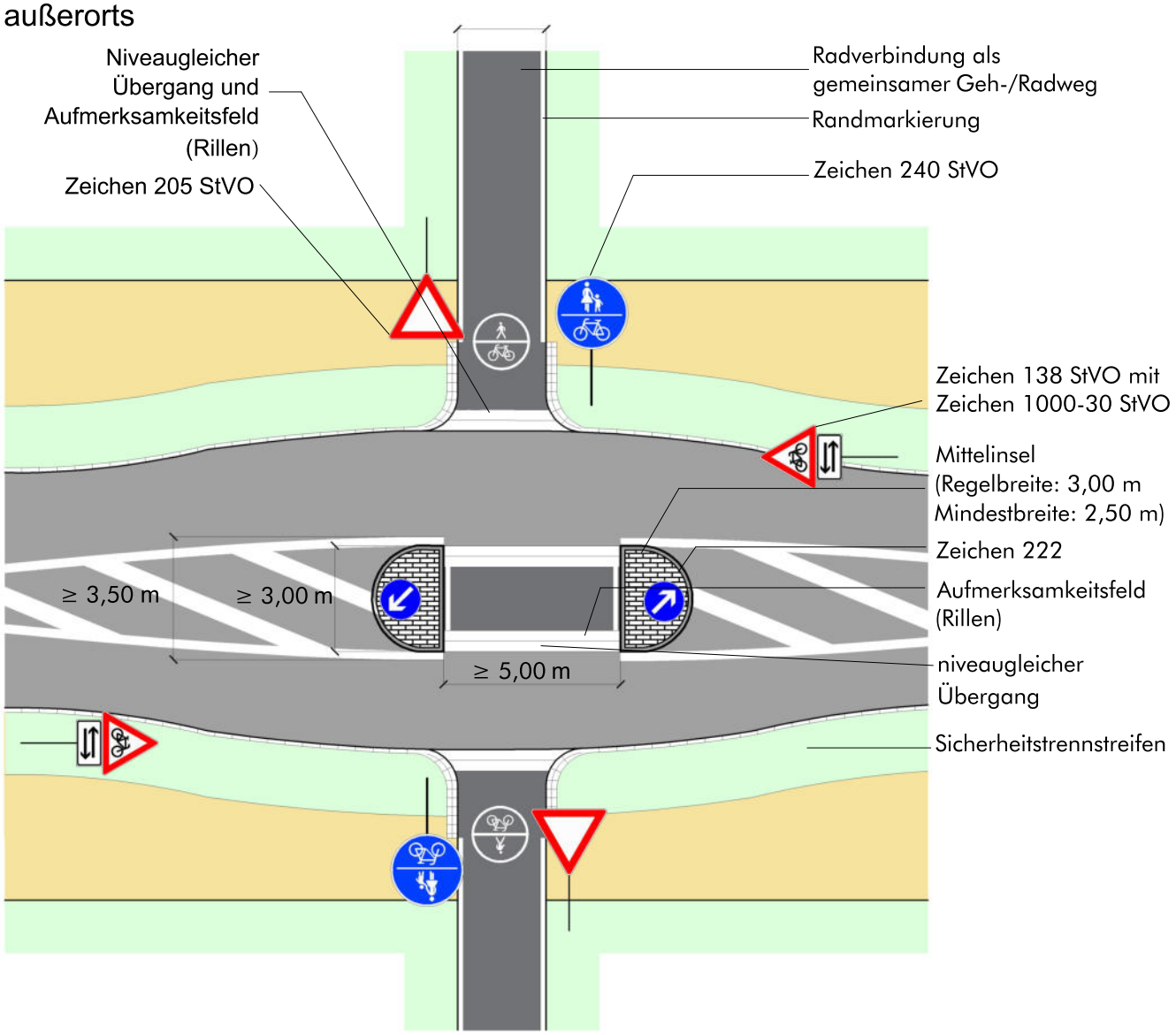
- Sonderlösung zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landwirtschaftlicher Fahrzeuge.
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

**Hinweise:**

- Die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen.
- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

## Gemeinsamer Geh-/Radweg, Querung auf freier Strecke mit Querungshilfe

außerorts




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 2.2.5, Kapitel 9.4.2, Kapitel 10
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

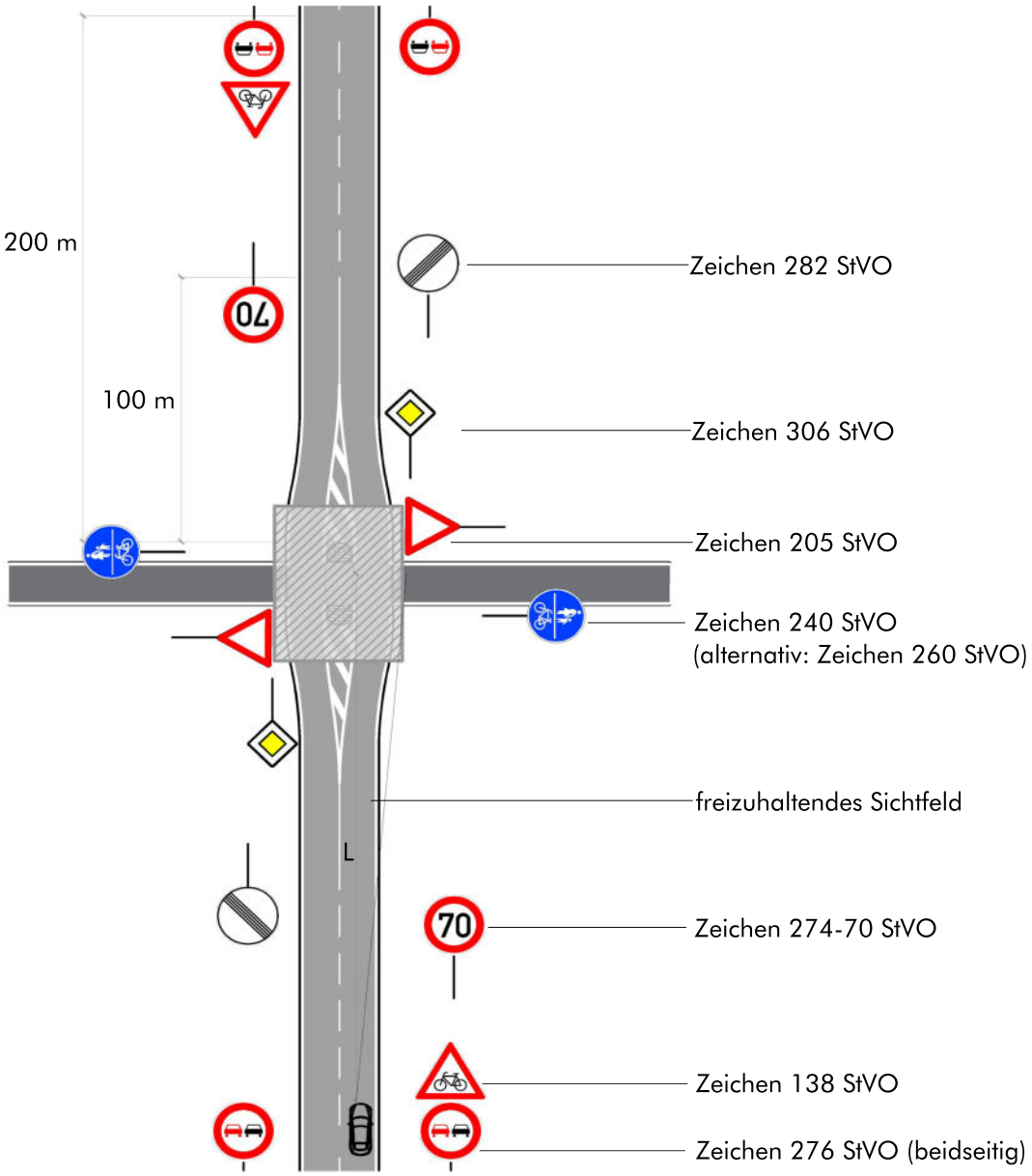
**Anwendungsbereiche:**

- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

**Hinweise:**

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Aus beiden Näherungsrichtungen sind gute Sichtbeziehungen erforderlich und bei der Planung nachzuweisen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein, ggf. ist eine ortsfeste Beleuchtung zu prüfen.
- Für die verkehrsrechtliche Beschilderung der Querungsstelle sind die Empfehlungen gemäß QH-2 zu berücksichtigen. Das Sichtfeld ist sicherzustellen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

# Umfeld und Annäherungssituation einer Querungsstelle
außerorts

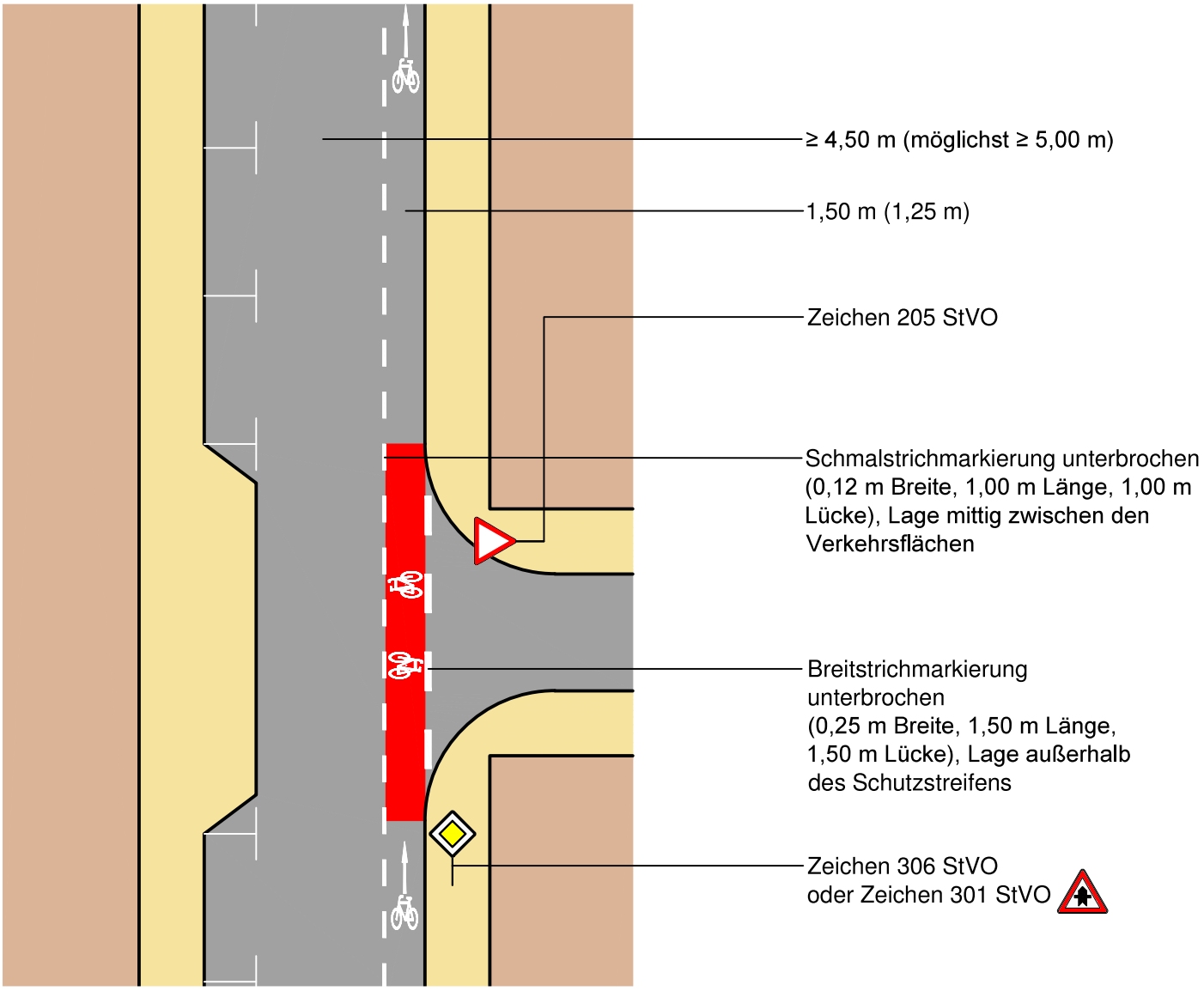



**Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10 und 6.6

**Anwendungs-bereiche:**
- Bei Querungen abseits von Verkehrsknotenpunkten
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

**Hinweise:**
- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Der Einsatz von Umlaufsperren ist im Regelfall nicht zulässig, eine Nachrüstung erfolgt ggf. bei Unfallhäufung. Vorrangig ist die Musterlösung QH-3 einzusetzen.
- Aus beiden Annäherungsrichtungen sind gute Sichterverhältnisse erforderlich und bei der Planung nachzuweisen (siehe RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.6).
- Die Querungsstelle muss Tag und Nacht für den Kraftfahrzeugverkehr gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die erforderliche Schenkellänge L des Anfahrtssichtfeldes beträgt bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h 110m, bei 100 km/h 200m.

# Markierung einseitiger Schutzstreifen




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2

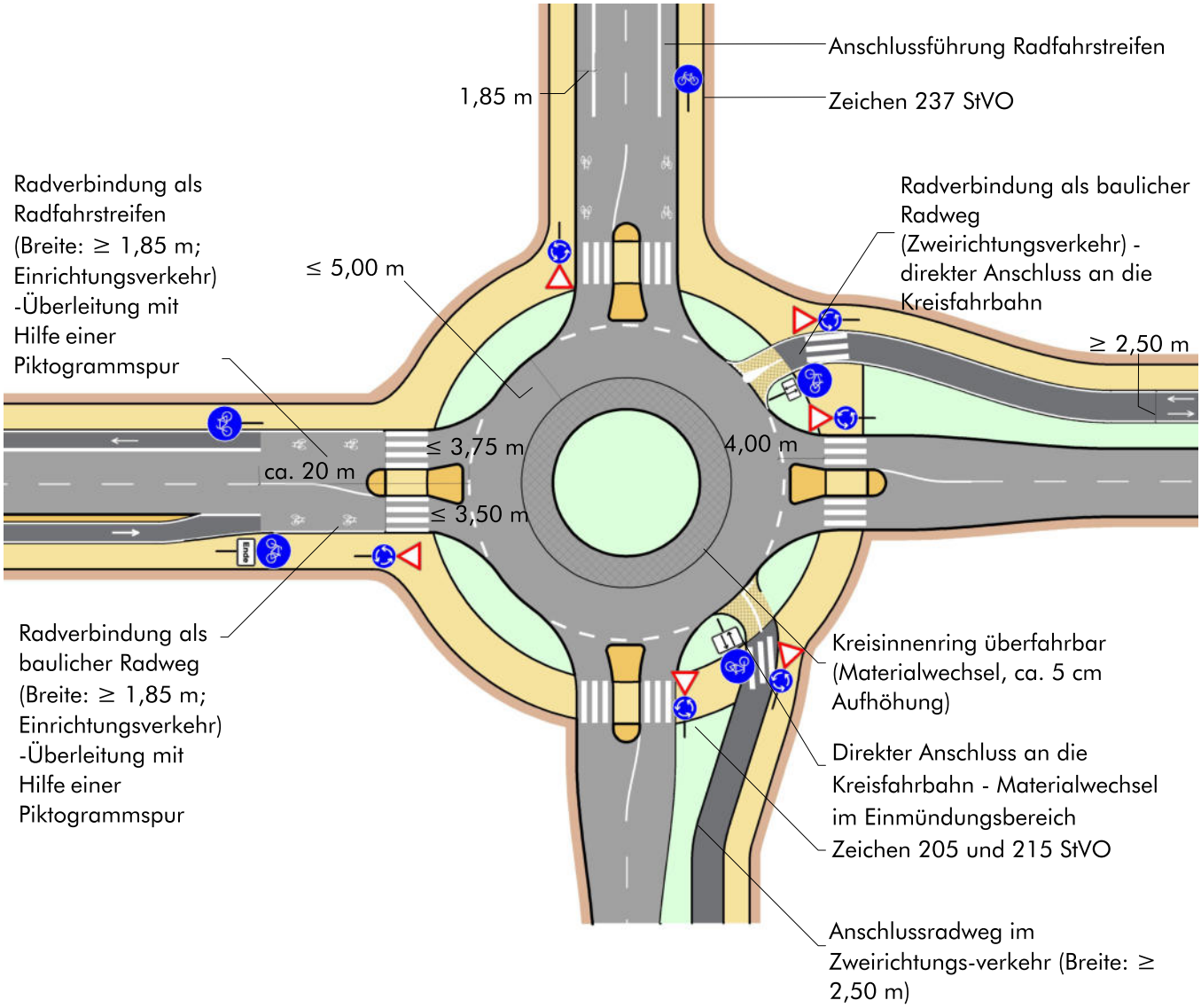
**Anwendungsbereiche:**

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 5,75 - 7,50 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

**Hinweise:**

- bei der Wahl der Straßenseite sind Topographie, Parken im Seitenraum und Anzahl der Einmündungen/Zufahrten entscheidend (Schutzstreifen eher in der Bergauf-Richtung und/oder bei großer Anzahl an Zufahrten)
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen (auf ca. 1,50 - 1,80 m)
- bei schmaler Kernfahrbahn gelten besondere Anforderungen, siehe hierzu Musterblatt 3.2-6
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen und schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/ Ausfahrten

# Kompakter Kreisverkehr: Führung auf der Fahrbahn
innerorts




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5

**Anwendungs-bereiche:**

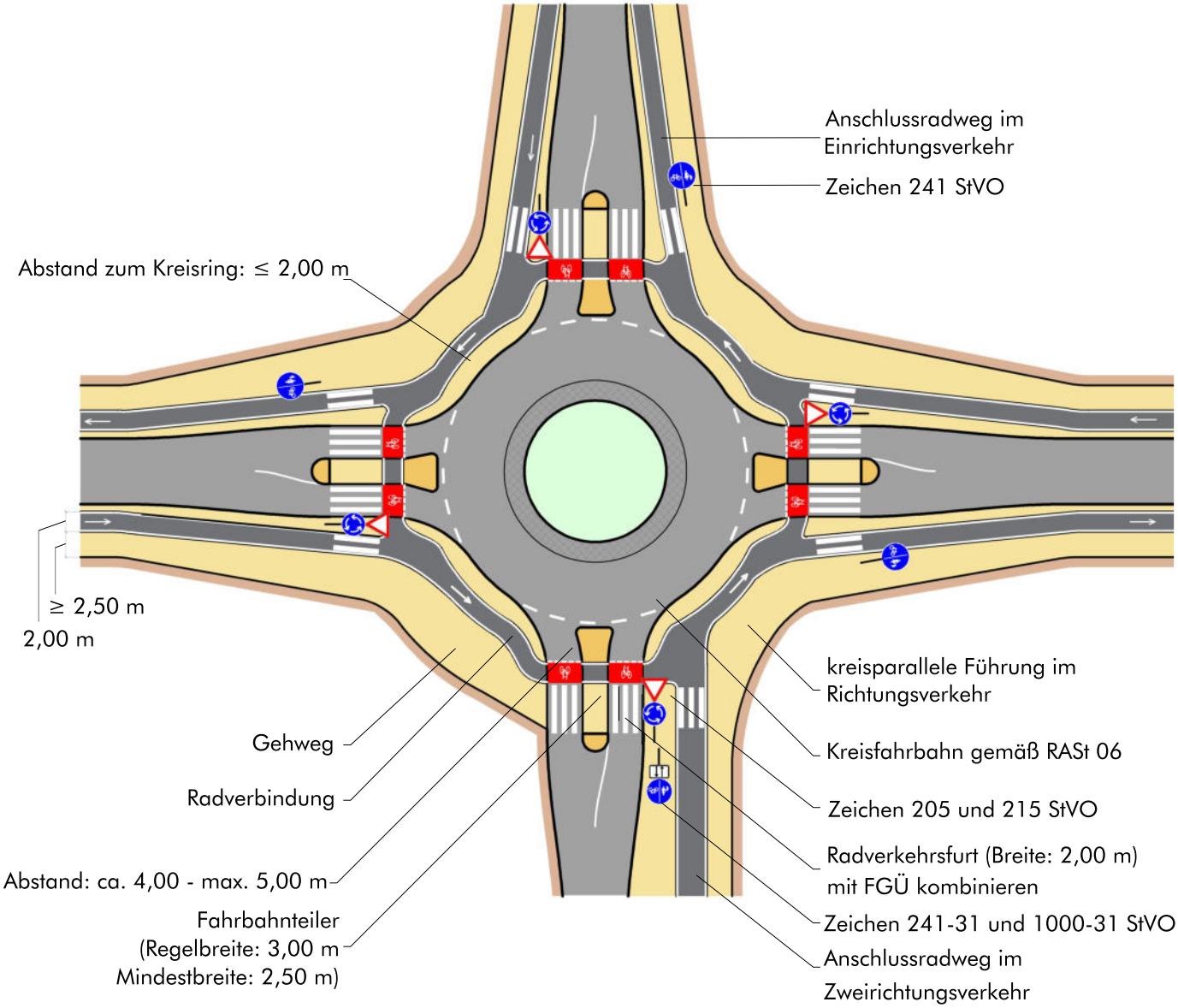
- Radverbindungen an Kreisverkehren
- Kfz-Knotenbelastung bis ca. 15.000 Kfz / 24 h als Summe aller Fahrzeuge in sämtlichen Zufahrten.

**Hinweise:**

- Die Musterlösung zeigt verschiedene Detaillösungen, die je nach Anwendungsfall miteinander kombiniert werden können
- Führungsformen im Einrichtungsverkehr sind vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn zu führen Führungsformen im Zweirichtungsverkehr werden direkt an die Kreisfahrbahn angeschlossen
- Zu- und Ausfahrten sowie die Kreisfahrbahn sind so zu gestalten, dass Radfahrende nicht überholt werden können
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen

# Kompakter Kreisverkehr: Bevorrechtigte Führung auf umlaufenden Radwegen

innerorts




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5

**Anwendungsbereiche:**

- Bauliche Radverbindungen an Kreisverkehren
- Einrichtungsverkehr, Führung im Seitenraum

**Hinweise:**

- Zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt einzufärben und mit Fahrradpiktogrammen zu versehen
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Leitelemente der Barrierefreiheit sind gemäß der HBVA auszuführen
- Zur Sicherung des Radverkehrs können Radverkehrsfurten an Zu- und Ausfahrten auch angehoben werden

## Randmarkierung von Radwegen (außerorts) (ML: 2.2)

**Situation:**

Außerorts verlaufenden Radwege bzw. gemeinsame Geh- und Radwege sind häufig unbeleuchtet. Mangelnde Sichtbarkeit des Radwegs und dessen Verlauf stellen ein erhöhtes Risiko dar.

Beispiel wirkungsvoller Randmarkierung

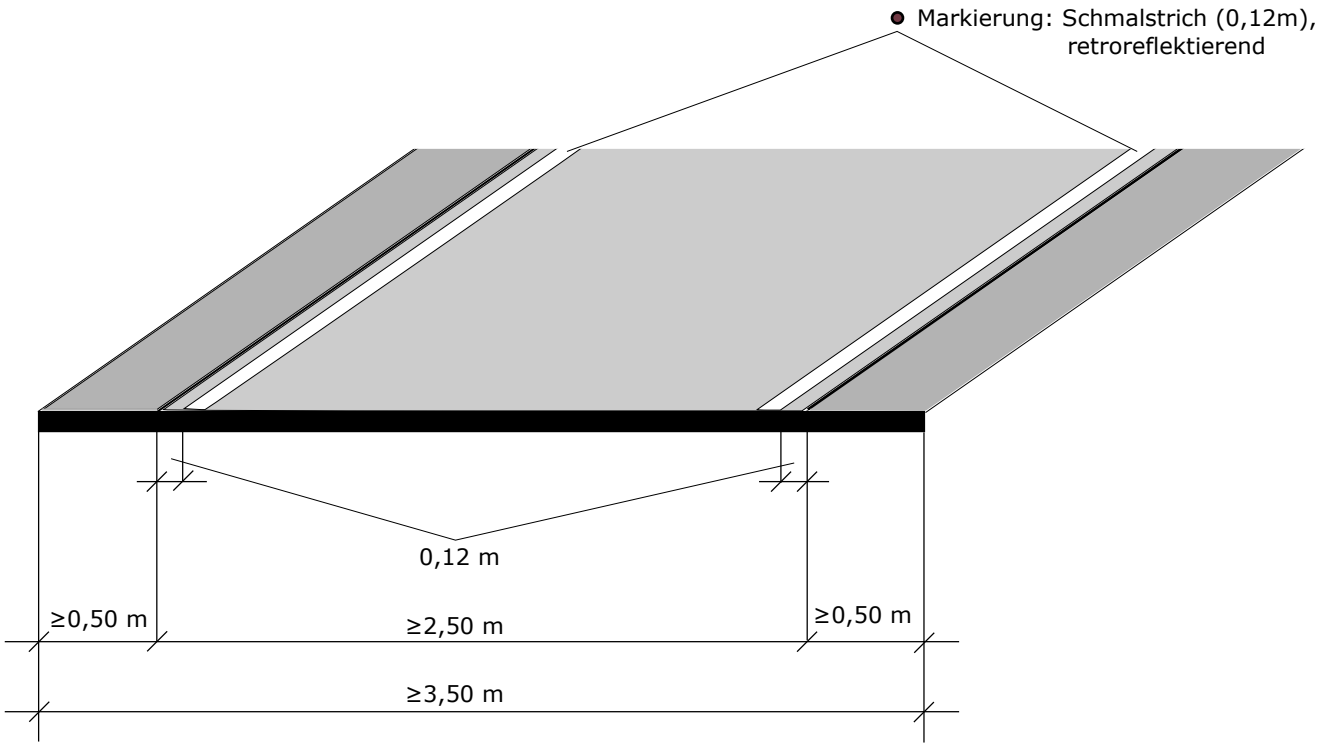
**Angestrebte Wirkung:**

Erhöht die Verkehrssicherheit, speziell bei kurvigen und/oder abschüssigen Streckenabschnitten sowie bei Blendgefahr durch Kfz-Verkehr.

**Hinweise:**

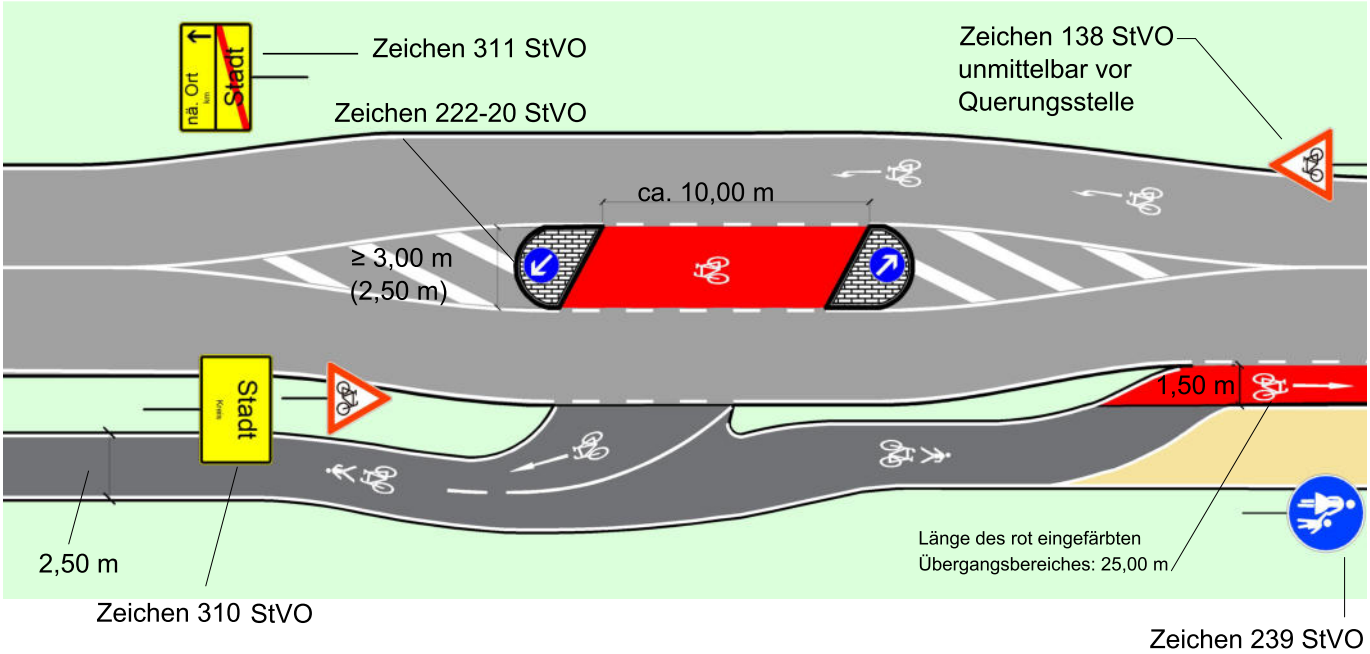
- Randmarkierung sind auch bei beleuchteten, interkommunalen Radschnellwegen als wirksames, zusätzliches Leitelement ratsam
- lösemittelfreie Markierungsstoffe sind gut Umweltverträglich und sollten unbedingt verwendet werden

Quelle: ERA (2010), Kapitel 9.2.2, StVO Zeichen 295 (Fahrstreifenbegrenzung)



# Übergang eines einseitigen, gemeinsamen Geh-/Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang ohne Querung Fußverkehr

## Übergangsbereich außerorts/innerorts




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3 und Kapitel 9.5
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

**Anwendungs-bereiche:**

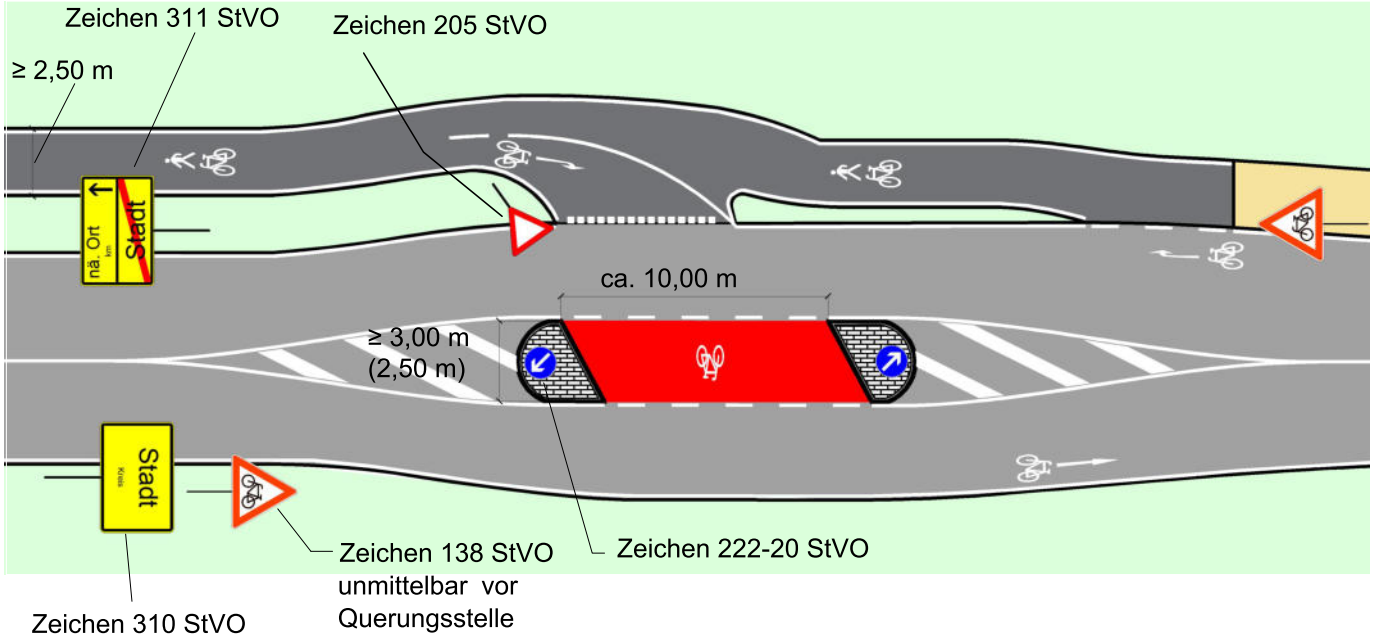
- Am Übergang von außerorts gemeinsam geführten Geh-/Radwegen in den Zweirichtungsverkehr in Mischverkehrsführung innerorts.

**Hinweise:**

- Der gleiche Anlagetyp kann auch bei einer angeordneten Benutzungspflicht angewendet werden.
- Eine fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr.
- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Liegt die Querungsstelle außerorts, ist ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzusehen.
- Um die Notwendigkeit des Ausbiegens des Radverkehrs anzukündigen, kann innerorts eine Beschilderung vorgesehen werden.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

# Übergang eines gemeinsamen Geh/Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang

## Übergangsbereich außerorts/innerorts




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 4.3 und Kapitel 9.5
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10

**Anwendungs-bereiche:**

- Am Übergang von außerorts gemeinsam geführten Geh-/Radwegen in den Zweirichtungsverkehr in Mischverkehrsführung innerorts.

**Hinweise:**

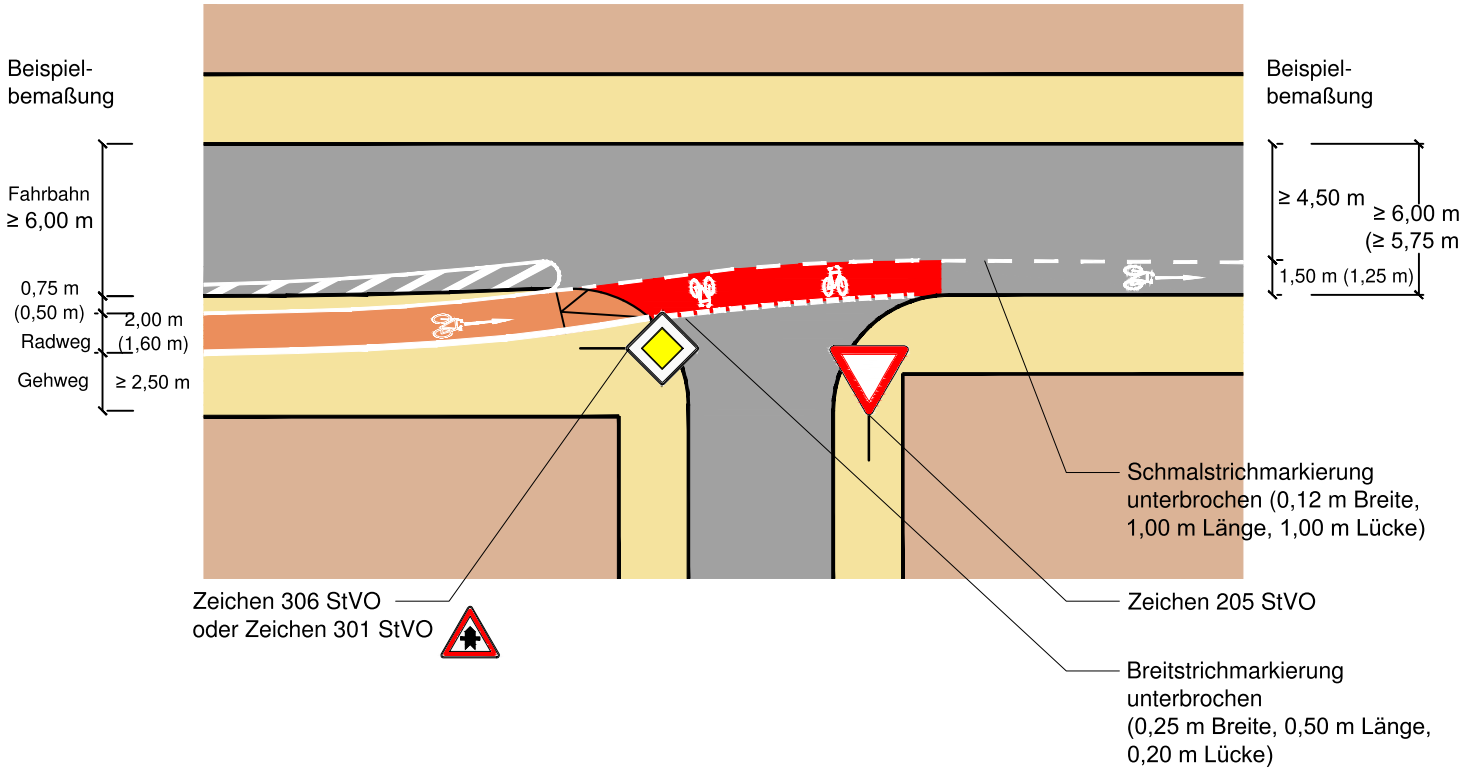
- Der gleiche Anlagetyp kann auch bei einer angeordneten Benutzungspflicht angewendet werden.
- Eine fahrdynamische Gestaltung erhöht die Akzeptanz durch den Radverkehr.
- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

# Sonderform für Radwegende (2)

## Übergang an Einmündung




**Regelungen:**

- nicht im FGSV-Regelwerk enthalten
- Sonderlösungen zur Anwendung unter spezifischen örtlichen Gegenbenheiten, z. B. bei beengten Platzverhältnissen

**Anwendungsbereiche:**

- Überführung eines Richtungsradweges in Fahrbahnführung oder in einen Schutzstreifen
- zur Verdeutlichung und Akzeptanz der Radverkehrsführung

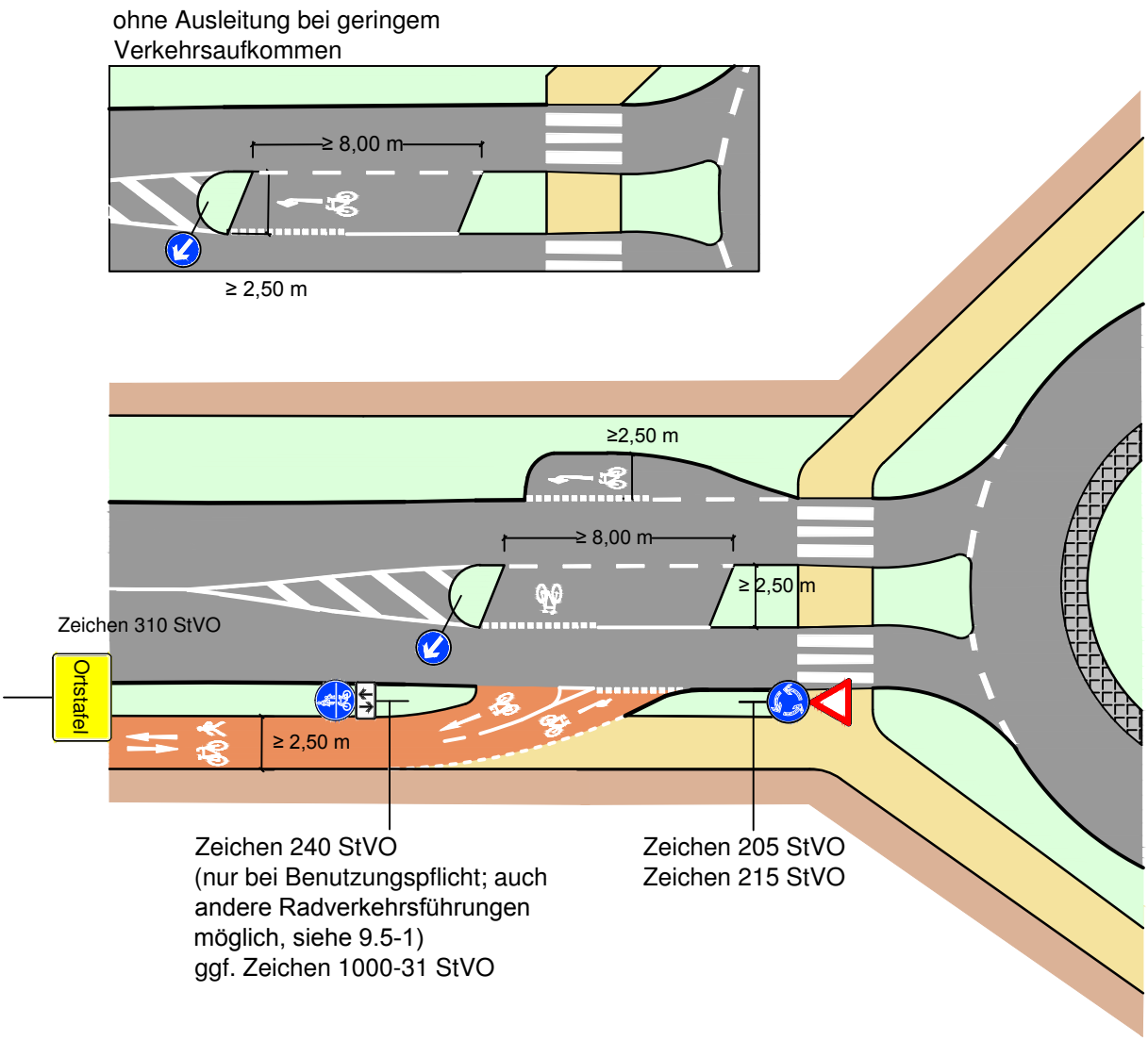
**Hinweise:**

- der Radverkehr ist deutlich vor der Führung auf Fahrbahnniveau (10,00 m bis 20,00 m) ohne Sichtverdeckungen parallel zum Kraftfahrzeugverkehr zu führen
- rote Einfärbung der Furt
- Rampenneigung 4% bis 6%
- ein Radweganfang oder -ende ist auch erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Radwege ändert
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen
- ein baulich geschützter Übergang gemäß Musterblatt 3.4-2 ist nach Möglichkeit zu bevorzugen

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

# Auflösung Zweirichtungsradweg vor Kreisverkehr
# Querungsbedarf am Radweganfang




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5 und 9.5

**Anwendungsbereiche:**

- Auflösung eines Zweirichtungsradweges am Ortsrand vor Kreisverkehr
- Lage des Kreisverkehrs innerorts
- Führung des Radverkehrs über die Kreisfahrbahn

**Hinweise:**

- als Richtwert für die Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr werden < 15.000 Kfz/24 h angegeben
- bei starkem Kfz-Verkehr oder breiter Ausfahrt Aufstellflächen schaffen
- die Wahlfreiheit zur direkten oder indirekten Querung berücksichtigt die unterschiedlichen Nutzeransprüche und erhöht dadurch die Akzeptanz und die Sicherheit
- nach Möglichkeit ist eine baulich geschützte Ausleitung des Radverkehrs analog Musterblatt 4.5-1 zu bevorzugen

## ML: Unbefestigten Weg ausbauen (UWA)

**Situation:**

Bei diesem Weg handelt es sich z.B. um einen unbefestigten Pfad, einen unbefestigten forst- oder landwirtschaftlich genutzten Weg oder einen Wiesenweg. Wege ohne befestigte Oberfläche sind für Radverkehr grundsätzlich ungeeignet. Während oder nach Niederschlag sind Oberflächen von unbefestigten Wegen aufgeweicht und unbefahrbar. Unbefestigte Wege führen zu erhöhtem Verschleiß am Fahrrad und zu Verschmutzung der Kleidung.
Räumen und Reinigen der Wege ist nicht möglich. Ein ganzjähriges Befahren der Wege und eine nachhaltige Entlastung anderer Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV) ist nicht erreichbar.

Abb. 1: Unbefestigter Wiesenweg

**Maßnahme:**

- Asphaltieren oder alternativ befestigen (bspw. Basaltstein/Spezialsande - siehe Hinweise)
- Breite möglichst 3,00 m, mindestens jedoch 2,50 m
- Bei landwirtschaftlicher Nutzung ist eine Breite von 3,50 m vorzusehen
- Fahrdynamische Linienführung, kleine Kurvenradien vermeiden
- Reflektierende Randmarkierungen

Abb. 2: Asphaltierter Geh- und Radweg mit fahrdynamischer Linienführung und Randmarkierungen

**Hinweis**:

Durch den Einsatz herkömmlicher Asphaltdeckschichten bei Radwegen werden im Vergleich zum natürlichen Wasserhaushalt keine Negativveränderungen festgestellt.[1] Durch eine helle Einfärbung der Asphaltdeckschicht kann auch die unter anderem durch Abstrahlung von Hitze entstehende Barrierewirkung für Kleinstlebewesen vermieden werden. Es können alternative Deckschichten eingesetzt werden. Bewährt haben sich beispielsweise wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden.

Abb. 3-4: Alternative asphaltähnliche Oberflächen aus Basaltstein und Spezialsanden (Quelle: BioSi Balastan®, Schweizer ideen-Werkstatt) / Abb. 5: Heller Split-Mastix-Asphalt

[1] Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegekonstruktion in naturnahen Bereichen, Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 2009

## ML: 1.5.1 - Verkehrsberuhigende Umgestaltung (geringe Kfz-Verkehrsbelastung)

### Situation:

Bei geringen Straßenraumquerschnitten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7,5 Metern sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies führt aufgrund von Geschwindigkeitsdifferenzen häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr und in der Folge zu illegalem Gehwegfahren und daraus resultierenden Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

### Angestrebte Wirkung:

Eine verkehrsberuhuigende Umgestaltung durch bauliche/gestalterische Maßnahmen führt zu einem nutzungsverträglichen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Kfz-Geschwindigkeit wird wirksam gedämpft und die Nutzung des Fahrrads sicherer und attraktiver. Neben den Vorteilen für den Radverkehr werden durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.

### Hinweise:

Die verkehrsberuhigende Umgestaltung kann je nach Straßenkategorie, Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt sowie sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein. Mögliche Maßnahmen sind:

- Anordnung von Tempo 30 (reicht bei breiten, geradlinig verlaufenden Straßenräumen i.d.R. nicht aus)
- Fahrbahnverengungen: Umbau der Einfahrbereiche, Einbauten, Versätze
- Aufpflasterungen oder Bodenschwellen, die vom Radverkehr um-/überfahren werden können
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Prüfung verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
- gestalterische Elemente: Blumenkübel, Begrünung, etc.

Es ist darauf zu achten, dass die Mittel zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht behindern.

Quelle: RASt (2006), Kapitel 6.2; Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen (2000) - UBA

Beispiel 1: Einengung Ortsdurchfahrt

Beispiel 2: Aufpflasterung und Einengung

Beispiel 3: Einengung mit geradliniger Führung Radverkehr

## ML: 1.5.2 - Verkehrsberuhigende Umgestaltung (hohe Kfz-Verkehrsbelastung)

### Situation:

Bei geringen Straßenraumquerschnitten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7,5 Metern sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies führt aufgrund von Geschwindigkeitsdifferenzen häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr und in der Folge zu illegalem Gehwegfahren und daraus resultierenden Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

### Angestrebte Wirkung:

Eine verkehrsberuhuigende Umgestaltung durch bauliche/gestalterische Maßnahmen führt zu einem nutzungsverträglichen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Kfz-Geschwindigkeit wird wirksam gedämpft und die Nutzung des Fahrrads sicherer und attraktiver. Neben den Vorteilen für den Radverkehr werden durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.

### Hinweise:

Die verkehrsberuhigende Umgestaltung kann je nach Straßenkategorie, Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt sowie sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein. Mögliche Maßnahmen sind:

- Anordnung von Tempo 30 (reicht bei breiten, geradlinig verlaufenden Straßenräumen i.d.R. nicht aus)
- Fahrbahnverengungen: Umbau der Einfahrbereiche, Einbauten, Versätze
- Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Prüfung verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
- gestalterische Elemente: Bauminseln, Blumenkübel, Begrünung, etc.

Es ist darauf zu achten, dass die Mittel zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht behindern.

Beispiel 1: Vorher-Nachher-Betrachtung der Ortsdurchfahrt Rudersberg - www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de

Beispiel 2: Multifunktionsstreifen (Abbiegestreifen, Querungshilfe) mit verkehrsberuhigenden Elementen auf der Friedberger Straße in Bad Vilbel

Quellen: RASt (2006), Kapitel 6.2; Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen (2000) - UBA

# Verkehrsberuhigende Umgestaltung (ländliche Ortsdurchfahrt)

## Situation:

Bei geringen Straßenraumbreiten sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Gehwege sind häufig zu schmal. Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr führt u.a. aufgrund hoher Geschwindigkeitsdifferenzen zu Konflikten zwischen Rad– und Kfz-Verkehr. Sicherheitsbedürftige Radfahrende weichen auf den Gehweg aus. Dies verlagert die Konflikte in den Seitenraum und führt zu kritischen Situationen zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden.

## Maßnahmen:

Gehwege sollen verbreitert werden. An Engstellen kann dies zulasten der Fahrbahnbreite erfolgen. In zentralen Bereichen können die Aufenthaltsflächen ebenfalls zulasten der Fahrbahn vergrößert und Streetprintelemente eingesetzt werden. Fußgängerüberwege oder andere Querungshilfen werden in möglichst engen Abständen angelegt. Sofern Kfz-Parken besteht, soll dies wechselseitig angeordnet werden und mit Pflanzelementen ergänzt werden.

## Angestrebte Wirkung:

- Senkung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten
- Attraktivitätssteigerung des Radfahrens im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden
- Erhöhen der Aufenthaltsqualität
- Sofern möglich Verlagerung des überörtlichen Kfz-Verkehrs bspw. auf Umgehungsstraße oder auf das übergeordnetes Straßennetz
- Barrierefreiheit für den Fußverkehr

## Hinweise:

- Vorfahrtssituation muss an Engstellen eindeutig und klar ersichtlich sein. In der Regel erfolgt dies über eine Verkehrszeichenregelung. Die Engstellen müssen mittels Leitbaken markiert werden.
- Gehwege sollen an Engstellen so baulich ausgestaltet sein, dass das Überfahren oder Halten nicht möglich ist.
- Die Einbeziehung der Anwohnenden und Gewerbe– oder Gastronomiebetreibenden ist von Beginn an erforderlich.

Abbildung 1: Fahrbahneinengung mit Aufenthaltsfläche in Bruchköbel

Abbildung 2: Visualisierung FGÜ mit Einengung und Streetprint in Glashütten

Abbildung 3: Beidseitige Fahrbahneinengung in Eiterfeld

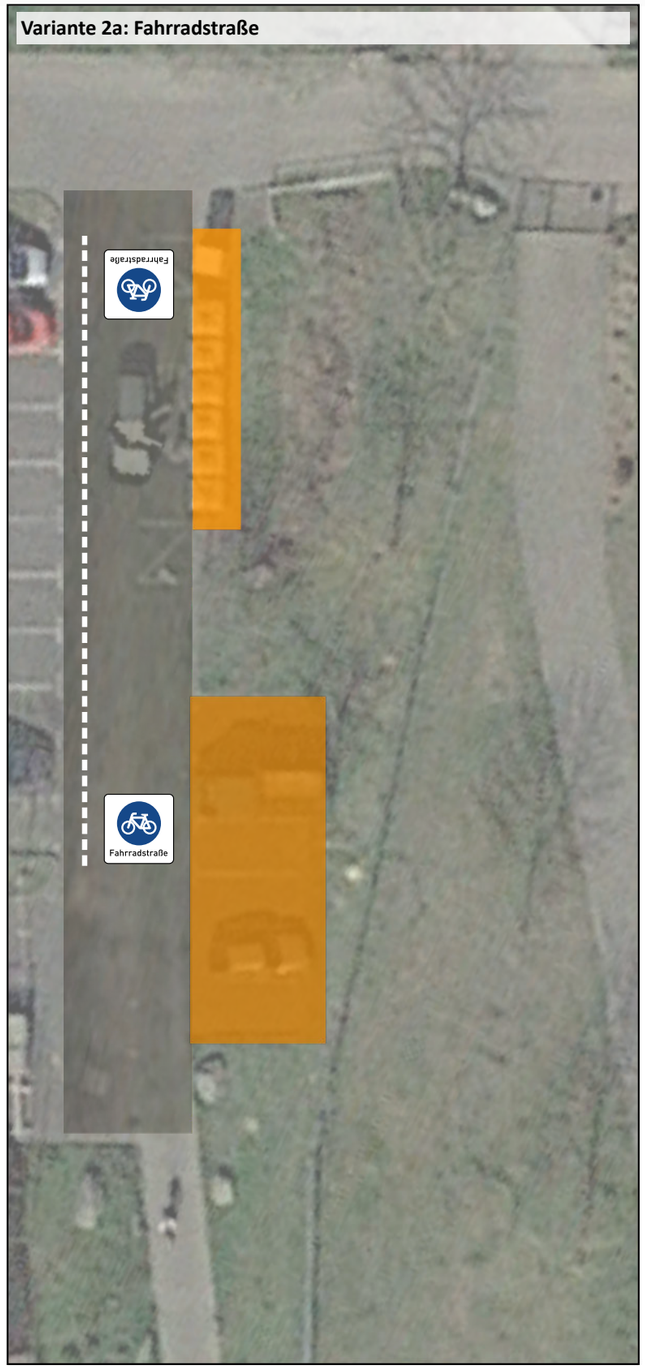
Abbildung 4: Einengung mit geradliniger Führung Radverkehr (Niederlande)

**Anlage 15**

Prinzipskizze *Verbindung zw. Zissenbach & Radweg*
*(Maßnahme S017)*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

# Radverkehrskonzept Idstein 2035



**Legende:**

- Neubau (Geh- und) Radweg
- Potenzialfläche Fahrradabstellanlagen
- Potenzialfläche Altglascontainer

**Allgemeine Erläuterung:**
Die Idsteiner Nordost-Route wird zwischen der Zissenbach und dem Geh- und Radweg Richtung Innenstadt durch den Parkplatz der Sportanlagen unterbrochen. Diese übergeordnete Radhauptverbindung verfügt zusätzlich zum Alltagsverkehr über ein erhebliches Freizeitverkehrsaufkommen (Hessische Radfernwege R6/R8). Die unübersichtliche Verkehrssituation mit ein- und ausparkenden Kfz sowie vor den Altglascontainern haltenden Fahrzeugen stellt ein Sicherheitsrisiko für den Radverkehr dar. Die Prinzipskizze zeigt schematisch mögliche Varianten zur Sicherung der Radverbindung, zur Entflechtung der Verkehrsströme (Maßnahmenvorschlag S017) und zur Einrichtung von Abstellanlagen nahe der Sportanlage.

**Alle Varianten entschärfen Gefahrenstellen durch**

- die Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zu westlichen Parkständen,
- den Entfall östlicher Parkstände und
- die Verlagerung der Altglascontainer.

**V1: Neubau Geh- und Radweg + Piktogrammkette**

- Potenzial: Entflechtung der Verkehrsströme (insbesondere Freizeitverkehr R6/R8)
- Herausforderungen: Flächenverfügbarkeit sowie erforderliche Abstände (Gewässerrrandstreifen), bestehende Wegebeziehung Idstein-Wörsdorf

**V2a: Fahrradstraße**

- Potenziale: Vorrang und Aufmerksamkeit für Radverkehr, kostengünstige Alternative
- Herausforderungen: Fehlendes Angebot für Fußverkehr

**V2b: Fahrradstraße + Verlängerung Gehweg**

- Potenziale: Vorrang und Aufmerksamkeit für Radverkehr, getrenntes Angebot für Fußverkehr
- Herausforderungen: (Kosten vs. Variante 2a)

Anlage 15

**Weiteres Vorgehen:**
Aufgrund der beiden unterschiedlichen Wegebeziehungen zwischen Idstein-Kern und Wörsdorf (Richtung Nordwesten) bzw. Idstein-Kern und Walsdorf (Richtung Nordosten) lässt sich der Bedarf und die Akzeptanz für eine getrennte Radverkehrsführung (Variante 1) noch nicht abschätzen. Daher wird das folgende Vorgehen empfohlen:

- Verkehrsbeobachtung und automatisierte Verkehrszählung mittels Videoerhebung
- Analyse bestehender Gefahrenstellen und des Verkehrsverhaltens
- Alternative Standorte für Altglascontainer und Busparkstand prüfen
- Bewertung der Varianten und Empfehlung für die weitere Planung

**Plan PS1:** **Prinzipskizze Verbindung zw. der Zissenbach & Geh- und Radweg (Maßnahme S017)**

Projekt: Radverkehrskonzept Idstein 2035

Bearbeiter/in: Lukas Hügle

Datum: 24.08.2023

Kartengrundlage: Google Earth

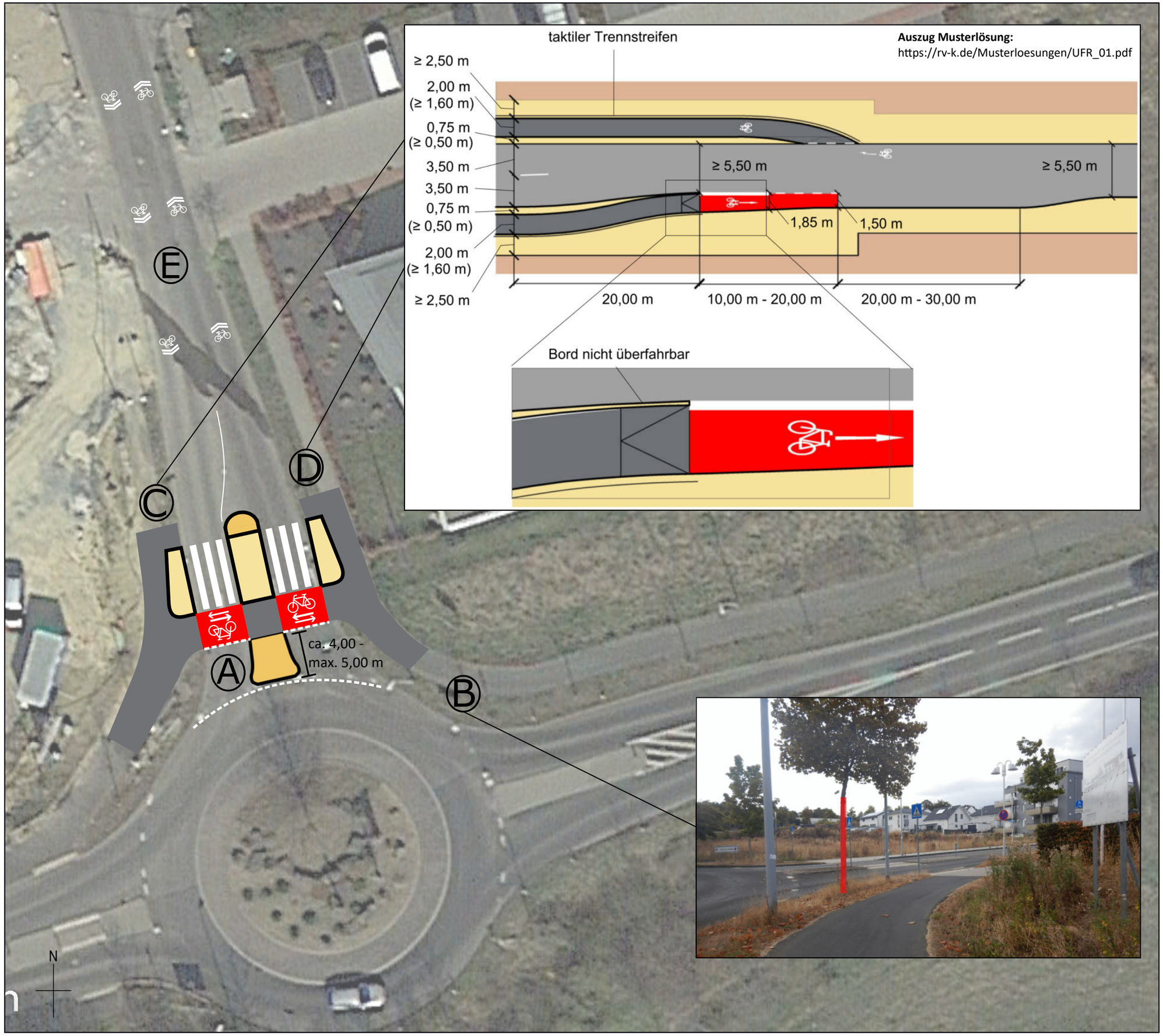
Datengrundlage: Eigene Bearbeitung

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

**Anlage 16**

Prinzipskizze *Einmündung an Kreisverkehr sichern*
*(Maßnahme P012)*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**




# Radverkehrskonzept Idstein 2035

**Allgemeine Erläuterung:**
Der Radweg parellel zur Henri-Dunant-Alllee quert im Zuge eines Kreisverkehrs die Einmündung der Robert-Koch-Straße. Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ist der Radverkehr an durchlaufenden Zweirichtungsradwegen an Kreisverkehren innerorts zu bevorrechtigen. Zusätzlich sollen die Fahrbeziehungen mit der einmündenden Robert-Koch-Straße gesichert werden. Die Prinzipskizze stellt die Anpassung des Knotenpunkts schematisch dar (P012).

**(A) Einmündung Robert-Koch-Straße:**
Bauliche Anpassung der Querungshilfe und Freigabe der Radverkehrsfurten (mind. 2,50 m) über die Zufahrten für beide Fahrtrichtungen. Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die Einmündung. Beschilderung mit Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts" als Hinweis für den einmündenden Kfz-Verkehr oberhalb von Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" anbringen (gemäß RASt, Kapitel 6.3.5.9).

**(B) Sichtfelder im Knotenpunktbereich:**
Häufung von Sichthindernissen: Lichtmaststandorte überprüfen und Baum entnehmen, um Sicht auf bevorrechtigte, nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmende sicherzustellen. Es wird die Anpflanzung von niedrigem, pflegearmem Bewuchs empfohlen.

**(C) Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen:**
Bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweg auf ca. 20 Meter verbreitern, um einen sicheren Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn zu schaffen (siehe Musterlösung). Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.

**(D) Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen:**
Bestehenden Weg auf ca. 20 Meter verbreitern und Bordstein absenken, um einen sicheren Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn zu schaffen (abweichend von Auszug Musterlösung: Führung als gemeinsamer Geh- und Radweg).

**(E) Piktogrammkette & Benutzungspflicht Gehweg**
In beide Fahrtrichtungen Markierung einer Piktogrammkette (S025) mit Winkelpfeilen. Aufhebung der Benutzungspflicht des Gehwegs für den Radverkehr (P095).

Anlage 16

**Plan PS2: Prinzipskizze Einmündung an KV sichern (Maßnahme P012)**

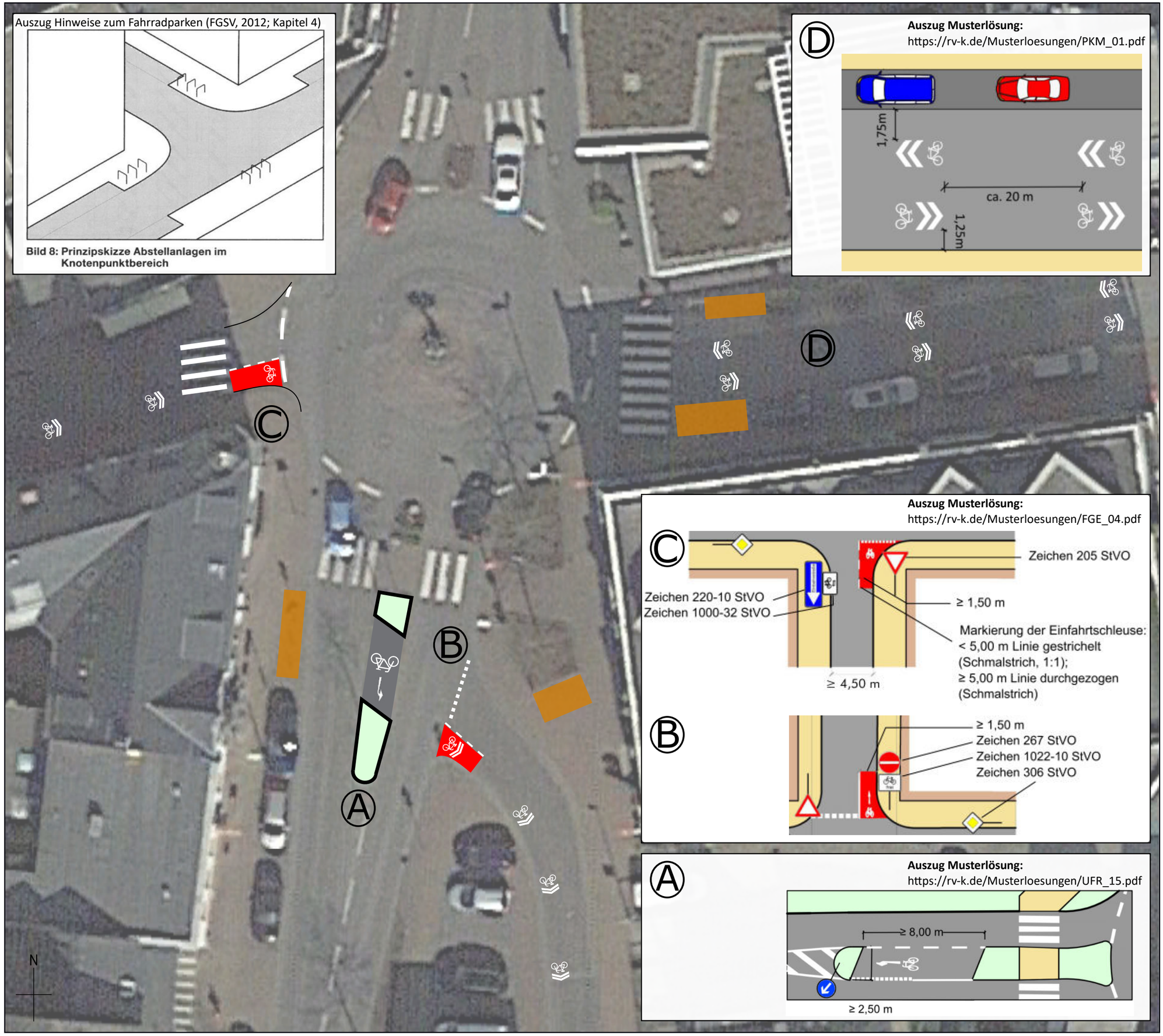
Projekt: Radverkehrskonzept Idstein 2035
Bearbeiter/in: Lukas Hügle
Datum: 24.08.2023
Kartengrundlage: Google Earth
Datengrundlage: Eigene Bearbeitung AGNH Musterlösung

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

**Anlage 17**

Prinzipskizze *Durchlass Kreisverkehr Wiesbadener Straße & Anbindung (Maßnahmen P006 & S009)*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**




# Radverkehrskonzept Idstein 2035

**Allgemeine Erläuterung:**
Am Kreisverkehr Wiesbadener Straße kreuzen mehrere Hauptverbindungen des Radverkehrs (Bahnhofstraße / Schulze-Delitzsch-Straße / Veitenmühlweg). Am südlichen Arm des KVs besteht kein geregelter Übergang zwischen der Wiesbadener Straße und Veitenmühlweg in Richtung Süden (Übergeordnete Radhauptverbindung). Um die Durchlässigkeit für den Radverkehr herzustellen sieht Maßnahmenvorschlag P006 die Einrichtung einer Aufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr vor. Die Prinzipskizze stellt die Anpassung des südlichen Fahrbahnteilers (P006) sowie begleitende Maßnahmen zur Freigabe der angrenzenden Einbahnstraßen (S009 & S005), Hervorhebung der Netzfunktion (S006) und Einrichtung von Fahrradabstellanlagen schematisch dar.

**(A) Querungsbedarf Kreisverkehr innerorts:**
Bauliche Anpassung des Fahrbahnteilers (siehe Auszug Musterlösung). Flächenverfügbarkeit für Ausführung gemäß empfohlenen Mindestmaßen ist zu prüfen.

**(B) Einbahnstraße Veitenmühlweg:**
Markierung einer Einfahrtschleuse (siehe Auszug Musterlösung) sowie Markierung einer Fahrrad-Piktogrammkette mit Winkelpfeilen in Gegenrichtung (siehe Auszug Musterlösung D).

**(C) Einbahnstraße Bahnhofstraße:**
Markierung einer Ausfahrtschleuse (siehe Auszug Musterlösung) sowie Markierung einer Fahrrad-Piktogrammkette mit Winkelpfeilen in Gegenrichtung (siehe Auszug Musterlösung D). Am bestehenden FGÜ sind die entsprechenden Verkehrzeichen "Fußgängerüberweg" zusätzlich so anzubringen, dass sie für den Radverkehr sichtbar sind.

**(D) Mischverkehr Schulze-Delitzsch-Straße:**
Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen (siehe Auszug Musterlösung), um Aufmerksamkeit für den Radverkehr zu schaffen sowie zur Verdeutlichung der Netzfunktion des betrachteten Abschnitts (S006).

**Potenzialflächen Fahrradabstellanlagen**
Einrichtung von Fahrradabstellanlagen im Straßenraum (siehe Teilbericht Fahrradabstellanlagen, Seite 15).

Anlage 17

**Plan PS3:** **Prinzipskizze Durchlass KV Wiesbadener Straße & Anbindung (Maßnahmen P006 & S009)**

Projekt: Radverkehrskonzept Idstein 2035

Bearbeiter/in: Lukas Hügle

Datum: 24.08.2023

Kartengrundlage: Google Earth

Datengrundlage: Eig. Bearbeitung, Hinw. z. Fahrradparken (FGSV, 2012) AGNH Musterlösungen, RadNETZ BW Musterlösungen

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

**Anlage 18**

Prinzipskizze & Visualisierungen

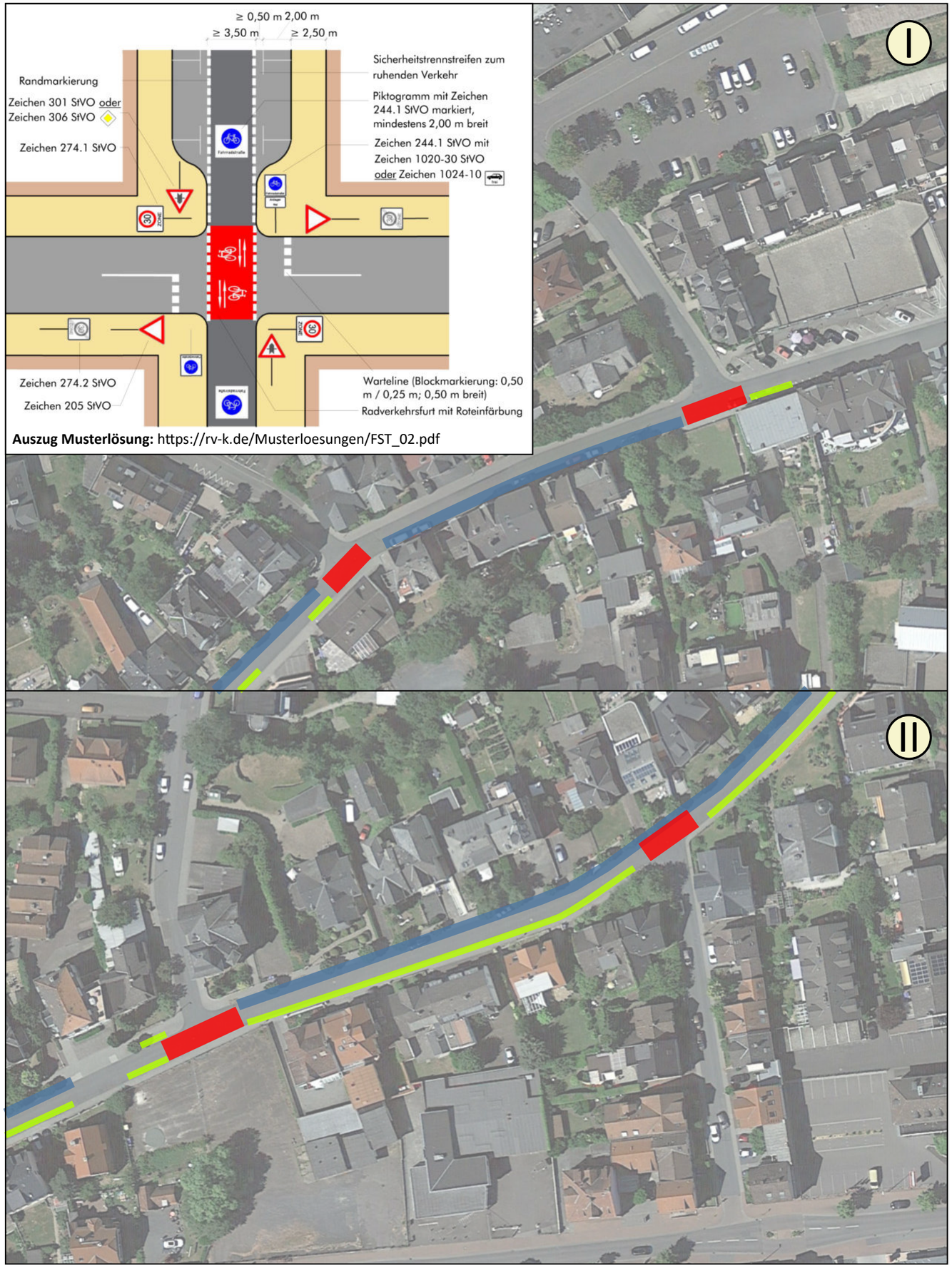
*Fahrradstraße Bahnhofstraße (Maßnahme S005)*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

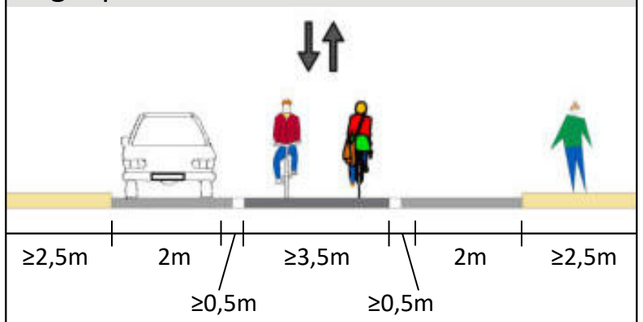
# Radverkehrskonzept Idstein 2035

## Übersichtskarte: Bahnhofstraße

**Auszug Musterlösung:** https://rv-k.de/Musterloesungen/FST_02.pdf




## Regelquerschnitt Fahrradstraße




**Auszug Musterlösung:** https://rv-k.de/Musterloesungen/FST_02.pdf

**Allgemeine Erläuterung:**
Die Bahnhofstraße bildet für den Radverkehr eine wichtige, Kfz-verkehrsarme Ost-West-Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof. Maßnahme S005 sieht das Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße vor. Der Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ bzw. „Kfz frei“ weiter zugelassen (zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h).

Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“), steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr, kennzeichnen besonders wichtige Routen im Netz und bündeln den Radverkehr dort.

Die Prinzipskizze zeigt die Anordnung schematisch anhand der Musterlösung dar. Die weitere Planung sollte mit Anwohnerschaft und Anliegenden abgestimmt sowie öffentlichkeitswirksam begleitet werden. Dabei ist insbesondere der westliche Kreuzungsbereich mit der Wiesbadener Straße vertieft zu betrachten.

**Legende:**

- Furtmarkierung (siehe Auszug Musterlösung)
- Straßenseitiges Parken
- Entfall von Gehwegparken / Parkständen

**VwV-StVO Zeichen 244.1/.2 Beginn/Ende Fahrradstraße:**
*Die Anordnung [...] kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. [Dies setzt] nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung [...] bewirkt wird.*

Anlage 18

**Plan PS4:** **Prinzipskizze Fahrradstraße Bahnhofstraße (Maßnahme S005)**

| | |
|---|---|
| Projekt: | Radverkehrskonzept Idstein 2035 |
| Bearbeiter/in: | Emanuel Niebergall, Lukas Hügle |
| Datum: | 24.08.2023 |
| Kartengrundlage: | Google Earth |
| Datengrundlage: | Eigene Bearbeitung, AGNH Musterlösung |

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 18 *Visualisierung 01 - Fahrradstraße Bahnhofstraße Ost*

Anlage 18 *Visualisierung 02 - Fahrradstraße Bahnhofstraße West*

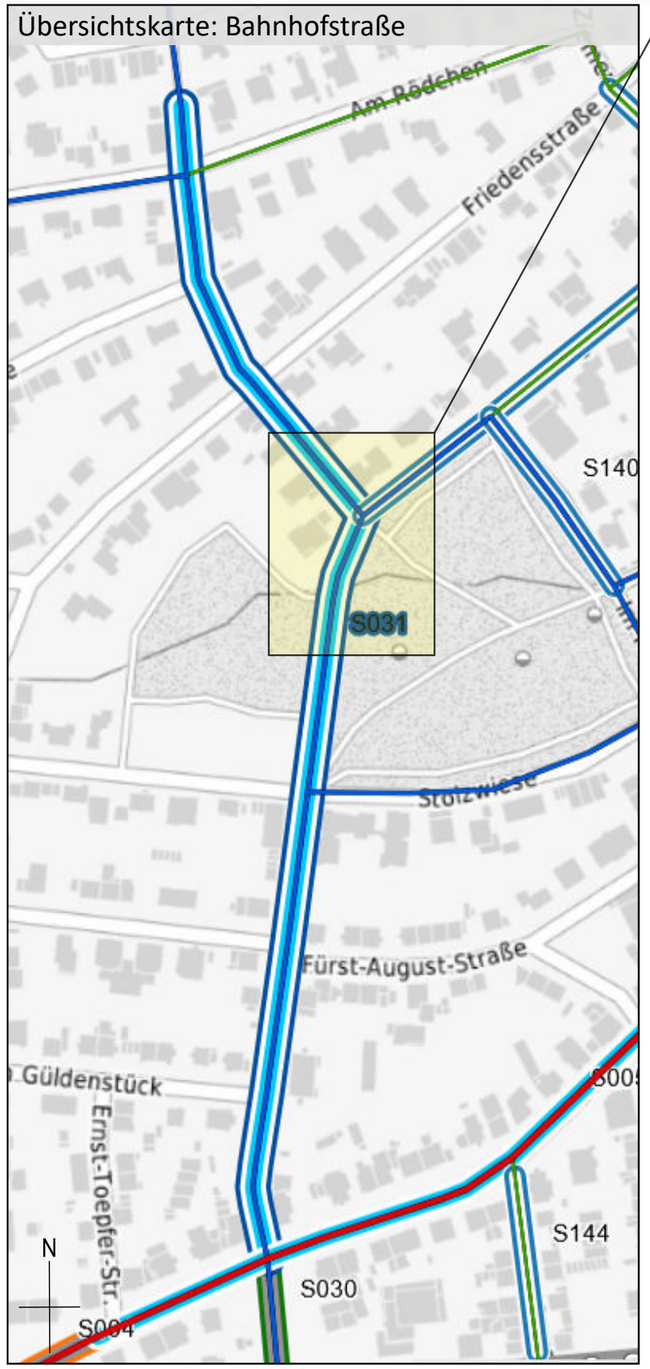
**Anlage 19**

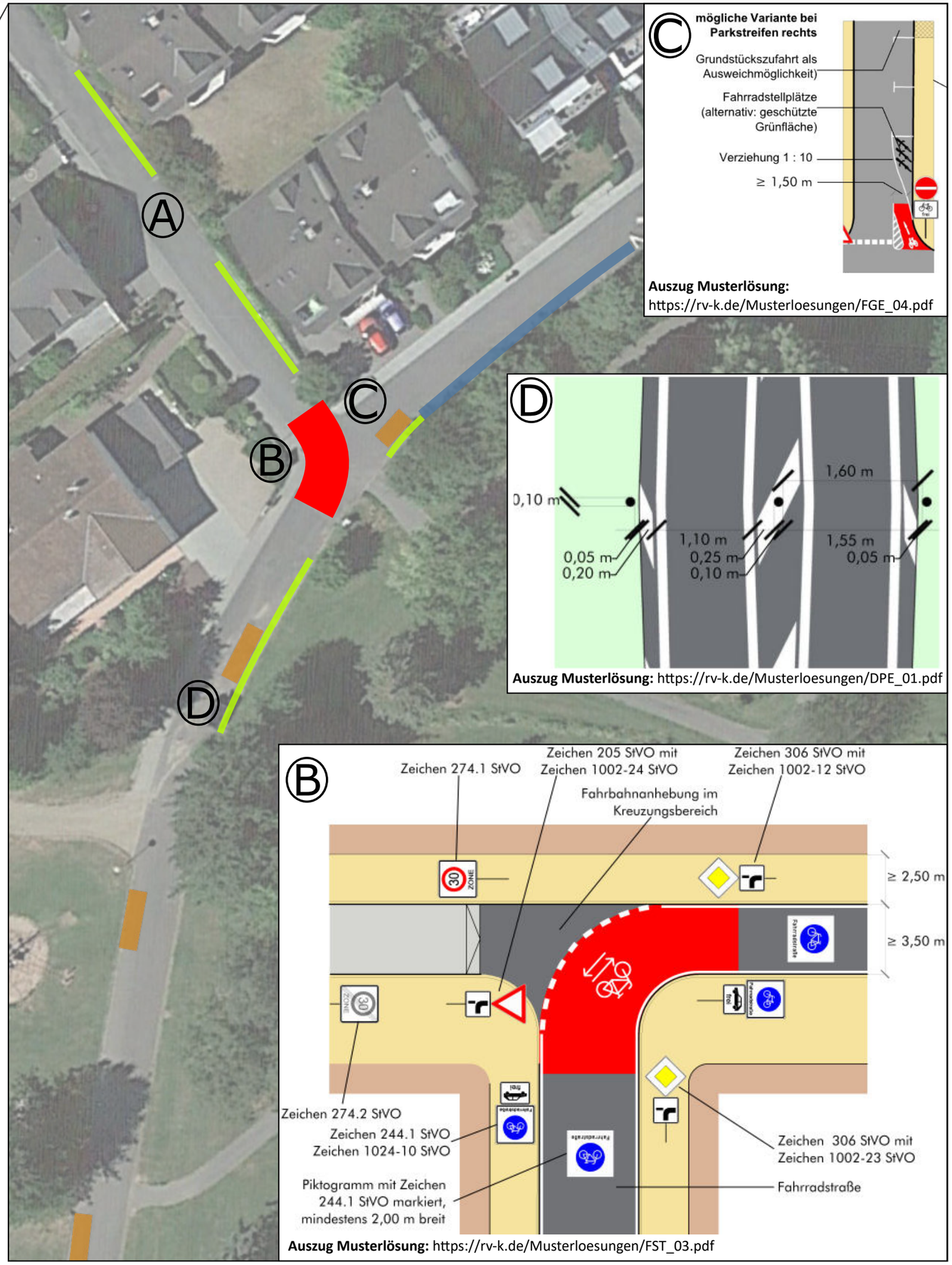
Prinzipskizze & Visualisierung

*Fahrradstraße Eichendorff-/Graf-Gerlach-Straße*
*(Maßnahme S031)*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

# Radverkehrskonzept Idstein 2035







**Auszug Musterlösung:**
https://rv-k.de/Musterloesungen/FGE_04.pdf

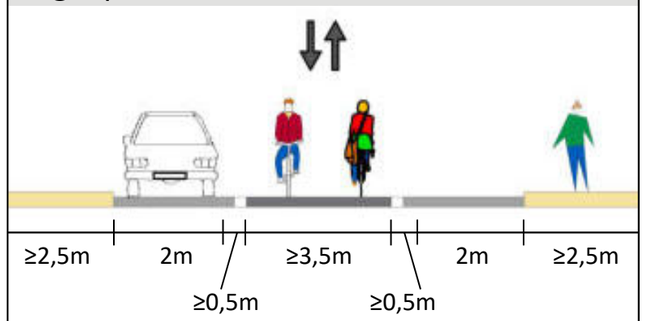



**Auszug Musterlösung:** https://rv-k.de/Musterloesungen/DPE_01.pdf




**Auszug Musterlösung:** https://rv-k.de/Musterloesungen/FST_03.pdf

## Regelquerschnitt Fahrradstraße




**Auszug Musterlösung:** https://rv-k.de/Musterloesungen/FST_02.pdf

**Allgemeine Erläuterung:**
Eichendorff- und Graf-Gerlach-Straße bilden für den Radverkehr eine Kfz-verkehrsarme Nord-Süd-Verbindung. Maßnahme S031 sieht das Ausweisen und Umgestalten dieser Abschnitte als Fahrradstraße vor. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen (zulässige Höchst-geschwindigkeit 30 km/h). Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrs-beruhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“), steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr, kennzeichnen besonders wichtige Routen im Netz und bündeln den Radverkehr dort.
Die Prinzipskizze zeigt die Anordnung schematisch im Umfeld der Magdeburgstraße. Die weitere Planung sollte mit Anwohnerschaft und Anliegenden abgestimmt sowie öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

**(A) Eichendorffstraße (gemäß Regelquerschnitt):**
Entfall der Parkstände. Einbahnstraßenregelung wie im Bestand für anliegenden Kfz-Verkehr.

**(B/C) Knotenpunkt Eichendorff-/Magdeburgstraße:**
Aufheben von Rechts-vor-Links: Verdeutlichung der abknickenden Vorfahrt gemäß Musterlösung. Freigabe Einbahnstraße (S141). Markierung Einfahrt-schleuse (siehe Musterlösung; Sichtfelder freihalten).

**(D) Bestehende Durchfahrtsperre optimieren:**
Entfall der Parkstände vor Kurvenbereich.

- Furtmarkierung (siehe Auszug Musterlösung)
- Straßenseitiges Parken
- Entfall von Parkständen
- Potentialfläche Fahrradabstellanlagen (siehe Anlage 16 Teilbericht Abstellanlagen, Seite 28)

**VwV-StVO Zeichen 244.1/.2 Beginn/Ende Fahrradstraße:**
*Die Anordnung [...] kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrs-dichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. [Dies setzt] nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung [...] bewirkt wird.*
Anlage 19

**Plan PS5:** **Prinzipskizze Fahrradstraße Eichendorff-/Graf-Gerlach-Straße (Maßnahme S031)**

Projekt: Radverkehrskonzept Idstein 2035
Bearbeiter/in: Emanuel Niebergall, Lukas Hügle
Datum: 24.08.2023
Kartengrundlage: Google Earth
Datengrundlage: Eigene Bearbeitung, AGNH Musterlösungen

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 19 *Visualisierung 03 - Fahrradstraße Eichendorff-/Graf-Gerlach-Straße*

**Anlage 20**

*Teilbericht Fahrradabstellanlagen*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2020

HESSEN
Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen

**Fahrradabstellanlagen**

IDSTEIN
HOCHSCHULSTADT

# Radverkehrskonzept Idstein 2035

Anlage 20
Teilbericht Fahrradabstellanlagen

## Auftraggeber:

**Hochschulstadt Idstein**
König-Adolf-Platz 2
65510 Idstein

## Auftragnehmer:

**Planungsgesellschaft RV-K mbH**

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

*www.rv-k.de*

**Bearbeitung:**

M.Eng. Lukas Hügle

B.A. Isabel Bruns

Frankfurt am Main, August 2023

# Inhalt

**1 Grundlagen und Methodik ..... 1**

**2 Analyse und Empfehlung ..... 3**

2.1 Bahnhöfe ..... 3

2.2 Bushaltestellen ..... 10

2.3 Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungsbetriebe ..... 11

2.4 Öffentliche Einrichtungen ..... 17

2.5 Kindertagesstätten, Schulen und Hochschule ..... 20

2.6 Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie Grünanlagen ..... 24

2.7 Weiteres Vorgehen Idsteiner Innenstadt ..... 29

**3 Sonstiges ..... 30**

3.1 E-Bike-Ladestation ..... 30

3.2 Privatflächen im Einzelhandel und Dienstleistungsgewerbe ..... 30

**4 Allgemeine Empfehlungen ..... 30**

**5 Fördermöglichkeiten ..... 31**

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Typ Anlehnbügel (geeignet) ..... 2
Abbildung 2: Typ Felgenklemmer (ungeeignet) ..... 2
Abbildung 3: Überdachte Abstellanlage am Bahnhof ..... 3
Abbildung 4: Fahrradboxen am Bahnhof Idstein, ..... 3
Abbildung 5: Standortempfehlung zum Ausbau der B+R-Anlagen am Idsteiner Bahnhof (Luftbild GoogleEarth) ..... 4
Abbildung 6: Fahrradturm Fellbach.go! Radbox, Fellbach ..... 6
Abbildung 7: Sammelschließanlage, Wittenberg (Quelle: Radparken.info) ..... 6
Abbildung 8: Potenzialfläche West, Umwidmung Stellplätze am Zaun (hinten) od. erste Parkreihe (rechts) ..... 8
Abbildung 9: Potenzialfläche Busbahnhof, Grünfläche südwestlich des Bussteigs (hinten im Bild) ..... 8
Abbildung 10: Notdürftig abgestelltes Fahrrad an der Haltestelle Wörsdorf ..... 8
Abbildung 11: Geplanter Standort Abstellanlage am ..... 8
Abbildung 12: Nicht stufenlose Querung der Gleise an der Haltestelle Wörsdorf ..... 8
Abbildung 13: Bahnsteig Ost in Fahrtrichtung Limburg ohne Fahrradabstellanlage ..... 8
Abbildung 14: Standortempfehlung Ausbau der B+R-Anlagen am Bahnhof Wörsdorf (Luftbild GoogleEarth) ..... 9
Abbildung 15: Beta-Parker, ZOB Idstein ..... 10
Abbildung 16: Anlehnbügel vor der Taubenberghalle ..... 10
Abbildung 17: Beta-Parker König-Adolf Platz ..... 12
Abbildung 18: Anlehnbügel Unionskirche, Martin-Luther-Straße ..... 12
Abbildung 19: Reihenbügel (Schulgasse) ..... 12
Abbildung 20: Anlehnbügel (Schulgasse) ..... 12
Abbildung 21: Felgenklemmer und wild abgestelltes Fahrrad, Einkaufszentrum Limburger Straße ..... 13
Abbildung 22: Wild abgestelltes Fahrrad, Einkaufszentrum Limburger Straße ..... 13
Abbildung 23: Anlehnbügel vor einem Lebensmittelmarkt an der Weldertstraße ..... 13
Abbildung 24: Felgenklemmer vor einem Nahversorger, Wiesbadener Straße ..... 13
Abbildung 25: Felgenklemmer, Baumarkt Am Wörtzgarten ..... 13
Abbildung 26: Spiralparker, Wiesbadener Straße ..... 13
Abbildung 27: Standortempfehlungen für Anlehnbügel im öffentlichen Straßenraum (Luftbild GoogleEarth) ..... 15
Abbildung 28: Standortempfehlung Fahrradabstellanlagen im Einkaufszentrum (Luftbild GoogleEarth) ..... 16
Abbildung 29: Beta-Parker Stadtverwaltung, Auffahrt Schloßgasse ..... 17
Abbildung 30: Anlehnbügel am Amt für Soziales, Jugend und Sport, Am Hexenturm ..... 17
Abbildung 31: Anlehnbügel und Beta-Parker an der Stadtbücherei, Am Löherplatz ..... 17
Abbildung 32: Anlehnbügel an der Stadtbücherei, Am Löherplatz ..... 17
Abbildung 33: Anlehnbügel Südseite des Amtgerichts, Gerichtsstraße ..... 18

Abbildung 34: Anlehnbügel Nordseite des Amtgerichts ..... 18
Abbildung 35: Beta-Parker, Richard-Scheid-Halle in Walsdorf ..... 18
Abbildung 36: Felgenklemmer, Jugendzentrum Wörsdorf ..... 18
Abbildung 37: Standortempfehlung Fahrradabstellanlagen am Wilhelm-Scherer-Platz (Luftbild GoogleEarth) ..... 19
Abbildung 38: Felgenklemmer Kita „Die Stube", ..... 20
Abbildung 39: Reihenbügel für Kinder und Erwachsene Kita „Kinderwelt", Walramstraße ..... 20
Abbildung 40: Nicht überdachte Anlehnbügel Pestalozischule ..... 21
Abbildung 41: Beta-Parker vor der Limesschule, ..... 21
Abbildung 42: Felgenklemmer Limesschule/Kita Zaubergarten, Bad Homburger Straße ..... 21
Abbildung 43: Anlehnbügel Taubenberghalle I ..... 21
Abbildung 44: Anlehnbügel Taubenberghalle II ..... 21
Abbildung 45: Abstellanlagen der Hochschule Fresenius I ..... 22
Abbildung 46: Abstellanlagen der Hochschule Fresenius II ..... 22
Abbildung 47: Wild abgestellte Fahrräder, Sportanlage Zissenbach ..... 24
Abbildung 48: Spiralparker und wild abgestellte Fahrräder, Sporthalle am Hexenturm ..... 24
Abbildung 49: Beta-Parker sowie ungeeignete Anlagen und Wildparker am TV Idstein ..... 25
Abbildung 50: Ungeeignete Felgenklemmeranlage vor dem Tennisclub ..... 25
Abbildung 51: Felgenklemmer und „wild" abgestelltes Fahrrad, Musikschule „Piccolo" ..... 26
Abbildung 52: Anlehnbügel am Kulturbahnhof Idstein ..... 26
Abbildung 53: Eingewachsenser Beta-Parker am Wanderparkplatz Altenburger Markt ..... 26
Abbildung 54: Standortempfehlung Fahrradabstellanlagen am Stadtpark Stolzwiese (Luftbild GoogleEarth) ..... 28
Abbildung 55: Empfohlenes Untersuchungsgebiet für die Einrichtung zentraler und dezentraler Abstellmöglichkeiten in der Idsteiner Innenstadt (Luftbild GoogleEarth) ..... 29
Abbildung 56: Kommunaler Anlehnbügel-Typ in Idsteiner Innenstadt ..... 31
Abbildung 57: Lastenradstellplätze gem. StVO (Zusatzzeichen 1010-69) ..... 31

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Anforderungen an Abstellanlagen ..... 1

# 1 Grundlagen und Methodik

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen orientiert sich das Planungsbüro RV-K eng an den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen „Hinweisen zum Fahrradparken“[1].

Als entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Nutzungsart und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum ( Tabelle 1) definiert. Danach richten sich die angestrebten Ausprägungen mit Blick auf die soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

Als Faustregel gilt: Je länger die Parkdauer, desto höher die Anforderungen an soziale Kontrolle, Diebstahlschutz und Wetterschutz. Liegt der Parkzeitraum in der Nacht, wird die Bedeutung der Sicherheit deutlich erhöht. Die Bedeutung der Zentralität lässt bei längerer Parkdauer nach. Die Standsicherheit bemisst sich danach, ob und wie häufig Fahrräder beladen werden.

**Tabelle 1: Anforderungen an Abstellanlagen**

| | Parkzeitraum | | | Parkdauer | | | Weitere Anforderungen | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nutzung** | **Tagsüber** | **Abends** | **Nachts** | **Kurz (< 2 h)** | **Mittel (2-9 h)** | **Lang (> 9 h)** | **Soziale Kontrolle** | **Diebstahlschutz** | **Wetterschutz** | **Zentralität** | **Standsicherheit** |
| **Haltestelle / Bahnhof** | x | x | - | - | x | - | ++ | + | ++ | + | + |
| **Bahnhöfe mit ausgeprägtem Einpendelverkehr (Boxen)** | x | x | x | - | x | x | ++ | ++ | ++ | o | + |
| **Schulen / Ausbildungsstätten** | x | - | - | - | x | - | ++ | + | ++ | + | ++ |
| **Arbeitsstätte** | x | x | - | - | x | - | + | + | ++ | + | o |
| **Wohngebäude** | x | x | x | x | - | x | + | ++ | ++ | + | + |
| **Freizeiteinrichtung** | x | x | - | x | x | - | + | + | o | + | + |
| **Einzelhandel** | x | x | - | x | - | - | o | + | o | ++ | ++ |

[1] Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2012

Grundvoraussetzungen für jede Fahrradabstellanlage sind die schnelle und barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls gewährleistet werden muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²) und eine Anschlussmöglichkeit, die keine Schäden an Fahrrädern verursacht.

Grundsätzlich sind Fahrradstellplätze mit Anlehnbügeln (Abbildung 1) auszustatten. Diese bieten sowohl eine gute Standfestigkeit als auch ein komfortables und sicheres Anschließen des Fahrrads. Sie entsprechen dem modernen Standard. Ungeeignet, aber weit verbreitet, sind Vorderradhalter vom Typ Felgenklemmer (Abbildung 2). Dieser ermöglicht kein sicheres Anschließen des Fahrrads, bietet keine Standfestigkeit und führt beim Umfallen des Fahrrads zu Schäden an den Laufrädern.

**Abbildung 1: Typ Anlehnbügel (geeignet)**

**Abbildung 2: Typ Felgenklemmer (ungeeignet)**

Im Rahmen der Befahrung wurden an den wichtigsten Zielen alle Fahrradabstellanlagen erfasst und bewertet. Ein besonderes Augenmerk lag dabei auf den Abstellmöglichkeiten an den ÖPNV[2]-Stationen, den öffentlichen Einrichtungen, den Freizeiteinrichtungen sowie den größeren Einkaufsmärkten.

Im Rahmen der folgenden Analyse wurden verschiedene Bedarfe für Abstellanlagen im Idsteiner Stadtgebiet ermittelt. Für jeden Nutzungsbereich folgen allgemeine Empfehlungen zu Art und Umfang des Ausbaus sowie zum weiteren Vorgehen.

Als erster Umsetzungsschritt wurden zudem sechs Standorte ausgewählt, für die konkrete Vorschläge zur Planung von Fahrradabstellanlagen sowie, im Fall des Idsteiner Bahnhofs, für eine Mobilitätsstation gemacht werden. Die Standortauswahl basiert auf folgenden Gründen:

- Fachliche Feststellung des Bedarfs
- Abdeckung verschiedener Nutzungsarten
- Eingegangene Meldungen im Rahmen der öffentlichen Online-Beteiligung
- Geeignete Rahmenbedingungen für eine zeitnahe Umsetzung

Für alle Standorte wird eine Empfehlung bezüglich der Anzahl erforderliche Abstellplätze erteilt. Aufgrund der besonderen Rahmenbedingungen in der Idsteiner Altstadt werden zudem Empfehlungen für ein weiteres Vorgehen gegeben.

[2] Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

# 2 Analyse und Empfehlung

## 2.1 Bahnhöfe

Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike-and-Ride-Anlagen (B+R), B+R Anlagen dienen der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV. Dabei ist die Mitnahme von Fahrrädern insbesondere durch die eingeschränkten Kapazitäten im Berufsverkehr nur im Ausnahmefall anzustreben und in der Regel nicht wirtschaftlich durchführbar. Umso wichtiger sind die gute Erreichbarkeit der Haltestellen als auch zielnahe, sichere und komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten.

**Bahnhof Idstein**

Der Bahnhof Idstein verfügt über ein hohes B+R-Potenzial. Zum Einzugsgebiet zählt vor allem die Kernstadt Idsteins (Distanzen bis zu 3 km) sowie, zu unterschiedlichem Grad, alle weiteren Stadtteile. Für einige Stadtteile bestehen jedoch attraktive Alternativen. Dies gilt gerade für Wörsdorf, wo es bei fast gleicher Taktung des SPNV (Schienengebundener Personennahverkehr) einen weiteren Bahnhof gibt. Dies gilt ebenfalls für die Stationen Walsdorf (Einzugsgebiet Wörsdorf/Bad Camberg) und für Dasbach sowie Lenzhahn (Einzugsgebiet Bahnhof Niedernhausen mit S-Bahn-Anschluss). Darüber hinaus ist das B+R-Potenzial aus den östlichsten Stadtteilen Nieder-Oberrod und Kröftel geringer, da die Distanz bei teilweise erheblichen Höhenunterschieden bis zu 12 Kilometer beträgt. Gerade in den Randzeiten bietet das Fahrrad jedoch auch hier eine Alternative, aufgrund von fehlenden geeigneten Busverbindungen. Weiteres B+R-Potenzial besteht in den Nachbarkommunen im östlich gelegenen Waldems (bis zu 7 km aus den Ortsteilen Bermbach und Esch) sowie im westlich gelegenen Hünstetten (bis zu 6 km aus den Ortsteilen Görsroth und Kesselbach). Jedoch ist auch hier die Topografie eine erhebliche Einschränkung.

**Abbildung 3: Überdachte Abstellanlage am Bahnhof Idstein, Ostseite**

**Abbildung 4: Fahrradboxen am Bahnhof Idstein, Ostseite**

An der Ostseite des Bahnhofs befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnsteig 1 sowie dem Gleiszugang 15 überdachte Abstellplätze. Dabei handelt es sich um einseitig nutzbare, extra lange Anlehnbügel mit gebogener Bügelöffnung für das Vorderrad. Diese Form dient der besseren Standfestigkeit (Abbildung 3). Daneben befinden sich fünf Doppelstock-Fahrradboxen, die Platz für weitere 10 Fahrräder bieten (Abbildung 4).

Am Tag der Begehung waren die Anlehnbügel vollständig ausgelastet und zusätzlich mit motorisierten Zweirädern belegt (Abbildung 5). Da die Begehung an einem trockenen Tag im September vormittags zur Schulzeit stattfand, ist davon auszugehen, dass die Abstellanlage ihre Kapazitätsgrenze bereits erreicht hat. Gleiches gilt für die Fahrradboxen, für die eine lange Warteliste besteht. Am westlichen Gleiszugang des Bahnhofs bestehen keine Fahrradabstellmöglichkeiten.

**Umsetzungsvorschläge: B+R-Anlagen und Mobilitätsstation am Bahnhof Idstein**

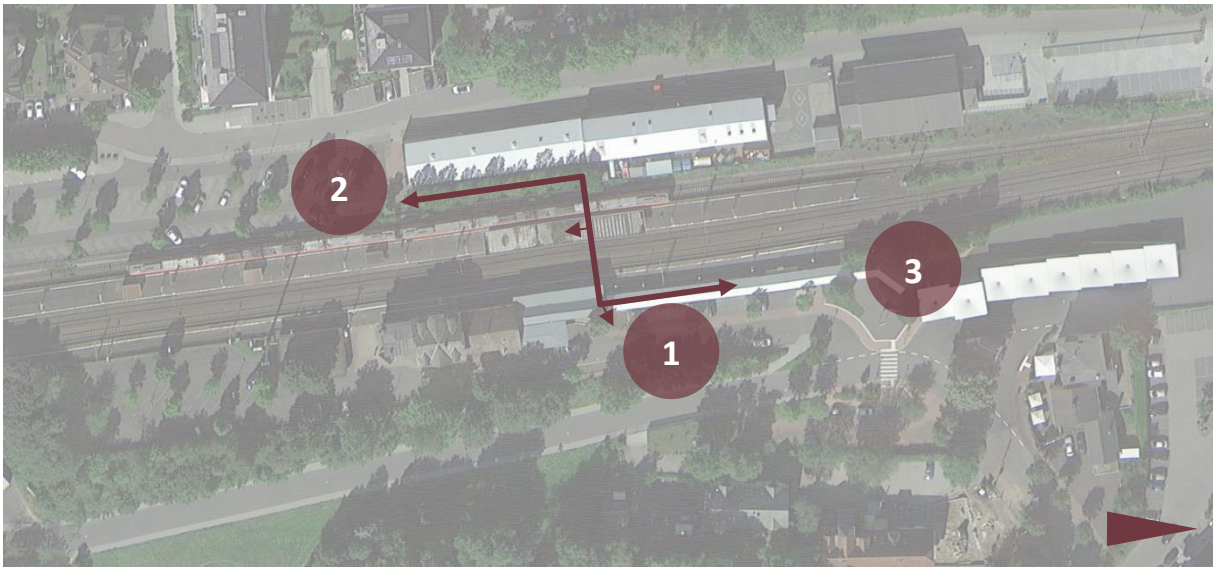



**Abbildung 5: Standortempfehlung zum Ausbau der B+R-Anlagen am Idsteiner Bahnhof (Luftbild GoogleEarth)**

| Nr. | Standort | Typ | Angebot |
|---|---|---|---|
| Bedarfsermittlung und Potenzialabschätzung sind im Zuge der Planungen zur Bahnhofsanierung durchzuführen. Ausbauvorschläge erfolgen zunächst in Form von Standortempfehlungen und qualitativen Anforderungen. | | | |
| 1 | Bahnhofsvorplatz / Am Bahndamm | Park-haus | Neubau Fahrradparkhaus prüfen; Anzahl gesicherter Abstellplätze im Rahmen weiterer Planung zu ermitteln |
| | | Bügel | Angebot überdachter Bügel ausbauen; Umfang in Abhängigkeit von Planungen für Fahrradparkhaus zu ermitteln |
| | | Mobilitätsstation u.a. mit<br>- Service-Station Fahrrad<br>- E-Bike-Ladestation<br>- Fahrradverleihsystem<br>- Carsharing<br>- Informationstafeln | |
| 2 | Park+Ride- Parkplatz / Am Güterbahnhof | Bügel | Bügel zur Doppelaufstellung mit Überdachung direkt neben Gleiszugang, Umwidmung von 4-5 Pkw-Stellplätzen |
| | | Boxen | Fahrradboxen zum gesicherten Abstellen, Umwidmung von 1-2 Pkw-Stellplätzen; Angebot zum gesicherten Abstellen abhängig von Angebot auf Ostseite (Planung Fahrradparkhaus) |
| 3 | Grünfläche Busbahnhof | Bügel | 3- 5 Bügel zur Doppelaufstellung mit Überdachung, Einrichtung auf Grünfläche südlich des Bussteigs prüfen |

Um das Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel zur fördern, wird für den Bahnhof Idstein ein umfassender Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten an drei Standorten empfohlen (entsprechend Maßnahme RAD11; Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Idstein 2035). Am bestehenden Standort unmittelbar östlich des Gleiszugangs soll eine zentrale, hochwertige Anlage mit gesicherten Stellplätzen entstehen. Zur Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds soll hier zudem eine Mobilitätsstation eingerichtet werden (entsprechend Maßnahme VMI2; VEP). Um die weiteren Wegebeziehungen am Bahnhof abzudecken, wird zusätzlich die Installation zwei kleinerer Fahrradabstellanlagen empfohlen. Diese verorten sich auf der Westseite am bestehenden P+R-Parkplatz und auf der Ostseite des Bussteiges am Busbahnhof.

Ein wichtiger Grund für die Nutzung von B+R-Anlagen ist die Attraktivität und das Image des ÖPNV[3]. In dieser Hinsicht bietet die geplante Sanierung des Idsteiner Bahnhofs erhebliches Potenzial zur Aufwertung. Im Zuge dieser Planungen sollte eine verkehrsmittelübergreifende Machbarkeitsstudie zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsangebote erfolgen. Diese Empfehlung deckt sich nicht nur mit Zielen aus dem VEP Idstein, sondern auch mit wesentlichen Maßnahmen des Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises (RTK)[4]. Das weitere Vorgehen sollte daher in enger Abstimmung erfolgen.

In der weiteren Planung sollen auch Varianten für die Einrichtung eines Fahrradparkhauses untersucht werden. Ein Fahrradparkhaus bietet die Möglichkeit, eine hohe Kapazität an attraktiven, gesicherten Abstellplätzen bereit zu stellen. Bei entsprechender Gestaltung lässt sich zusätzlich eine hohe Außenwirkung für das Verkehrsmittel Fahrrad und die B+R-Nutzung in Stadt und Umgebung erzielen. Als erste Orientierungshilfe können die Best Practice Beispiele der *Infostelle Fahrradparken am Bahnhof*[5] dienen. Das Portal wird von der Deutschen Bahn im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) betrieben und bietet verschiedenen Akteursgruppen Fachinformationen zur Planung sowie eine aktuelle Übersicht von Fördermöglichkeiten auf Bundesebene.

Die zentrale Fahrradabstellanlage am Idsteiner Bahnhof soll nah am Gleiszugang des Schienenverkehrs liegen, da die Akzeptanz von B+R-Plätzen bereits ab einer Entfernung von 50 m abnimmt[3]. Gleichzeitig soll auch der nördlich anschließende Busbahnhof leicht erreichbar sein. Nur durch eine entsprechend geeignete Anbindung kann künftig eine hohe Auslastung gewährleistet werden. Diese ist nicht nur das Ziel der nachhaltigen Mobilität, sondern auch für einen wirtschaftlichen Betrieb der Anlage erforderlich. Ein zentraler Standort ist damit in mehrfacher Hinsicht ein entscheidender Faktor für den Erfolg von Fahrradparkhäusern. Der Bereich der heutigen Fahrradabstellanlage wird als geeignet empfohlen (Standort Nr. 1). Neben der guten Anbindung an die ÖPNV-Angebote bietet die Lage auf der Ostseite des Bahnhofs weitere Vorteile. Hier beginnen und enden die wichtigen Wegebeziehung zur Idsteiner Kernstadt. Außerdem kann das Fahrradparkhaus neben dem historischen Bahnhofsgebäude sichtbarer Teil einer Mobilitätsstation werden. Auf der Ostseite sind die Platzverhältnisse jedoch beengt.

[3] Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R), FGSV, Köln, 2018
[4] Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises, 2021; Maßnahmen: RV-5 (Ausbau B+R Anlagen), RV-7 (Bikesharing-Angebot), ÖPNV-3 (Modernisierung und Ausbau von Mobilitätsstationen), MIV-7 (P+R & P+Mitfahren)
[5] DB und BMDV: https://radparken.info/

Bei der Ermittlung geeigneter Bautypen sollte daher auch die Machbarkeit eines Fahrradturms geprüft werden. Fahrradtürme bieten auf geringer Grundfläche eine hohe Kapazität und bilden zugleich ein sichtbares Symbol für den Radverkehr (Abbildung 6). Jedoch sind Bau und Betrieb in der Regel teurer als bei herkömmlichen B+R-Anlagen. Bestehende Beispiele finden sich an Bahnhöfen mit deutlich höheren Fahrgastzahlen als in Idstein (1.001- 3.000 Reisende/Tag[6]), wie beispielsweise in Fellbach (10.000- 50.000 Reisende/Tag). Dementsprechend ist die Wirtschaftlichkeit einer solchen Variante im Rahmen der weiteren Planung zu untersuchen und dabei zu prüfen, in welchem Verhältnis akzeptable Nutzungsgebühren zur Summe der Bau- und Betriebskosten abzgl. Förderung steht.

Hierfür entscheidend ist auch die Dimensionierung eines angemessenen Angebots. Die Warteliste für die Fahrradboxen am Bahnhof deutet auf einen gesteigerten Bedarf für gesicherte Abstellmöglichkeiten hin. Im Rahmen einer umfassenden Bedarfsermittlung soll daher das Potenzial zur B+R-Nutzung am Idsteiner Bahnhof geschätzt werden. Zu berücksichtigen sind auch die künftige Taktung sowie Erfolgsaussichten einer Verlängerung der S-Bahn Linie 2 des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) bis Idstein. Für den Ausbau des Angebots für die ca. 2.000 Tagespendelnden (Relation Idstein – Frankfurt am Main) sieht der Rheingau-Taunus-Kreis eine entsprechende Machbarkeitsstudie vor[7]. Eine kostengünstigere Alternative zur Einrichtung eines Fahrradparkhauses stellt die Einrichtung von Sammelschließanlagen dar (Abbildung 7).

**Abbildung 6: Fahrradturm Fellbach.go! Radbox, Fellbach**

**Abbildung 7: Sammelschließanlage, Wittenberg (Quelle: Radparken.info)**

Neben einem attraktiven Angebot an Mobilitätsdienstleistungen, sind für den Erfolg einer Mobilitätsstation am Idsteiner Bahnhof deren öffentliche Präsenz und Wiedererkennungswert entscheidend. Mobilitätsbedürfnisse orientieren sich nicht an Verwaltungsgrenzen. Daraus folgt, dass zusätzlich in der Metropolregion FrankfurtRheinMain integrierte Angebote geschaffen werden sollten, die an das Angebot Idsteins anschließen. Für die weitere Planung wird daher eine enge regionale Abstimmung empfohlen, insbesondere mit dem RTK sowie weiteren Akteuren, wie dem RMV und der Region FrankfurtRheinMain. Inhaltliche Anknüpfungspunkte bestehen bereits. So sieht das Mobilitätskonzept des

[6] Liste der Reisenden pro Tag an Schienenpersonenverkehr-Stationen in Deutschland, 2019, Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)
[7] Mobilitätskonzept des Rheinhau-Taunus-Kreises, 2021, RTK; Maßnahme SPNV-2

RTK den Idsteiner Bahnhof als Mobilitätsstation der Umsetzungskategorie A. Außerdem besteht im Rahmen des Forschungsprojekts „RaMo“[8] ein regionales Akteursnetzwerk.

Grundsätzlich sollten bei der baulichen Neugestaltung des Idsteiner Bahnhofs und der Mobilitätsstation auf eine hohe soziale Kontrolle (Einsehbarkeit, Beleuchtung, Notrufeinrichtung, Videoüberwachung) und, in den Aufenthaltsbereichen, auch ein hoher Komfort (Wetterschutz, ausreichend Sitzgelegenheiten, Bereitstellung von W-LAN und Lademöglichkeiten) gewährleistet werden. Für die Nutzung der Mobilitätsstation sind zudem einfach zugängliche Informationsmöglichkeiten zu allen Mobilitätsangeboten vor Ort (u.a. dynamische Fahrgastinformationen (DFI)) und in der Umgebung erforderlich. Zudem sind Potenziale zur Einrichtung von Solaranlagen auf allen neuen Dachflächen zu prüfen.

Ein zentraler Baustein der Mobilitätsstation in Idstein soll dabei die zuvor beschriebene Einrichtung attraktiver, gesicherter Fahrradabstellanlagen sein. Dies beinhaltet auch ergänzende Angebote wie eine Service-Station zur Fahrradreparatur und Ladestationen für E-Bikes. Darüber hinaus ist die Machbarkeit eines Fahrradverleihsystems einschließlich E-Bikes sowie elektrisch unterstützten Lastenfahrrädern zu prüfen. Essenzieller Baustein der Mobilitätsstation sollte auch ein vielfältiges, elektrifiziertes Carsharing-Angebot sein. Neben einer einfachen Handhabe ist bei der Bereitstellung von Sharing-Angeboten, soweit möglich, auch auf deren regionale Integration zu achten. Potenziale zur Bereitstellung weiterer Mobilitätsangebote wie z.B. On-Demand-Shuttles sind lokal zu prüfen.

Bei der Planung des Ausbaus des B+R-Angebots sind auch die Belange des P+R-Angebots zu berücksichtigen. Dies deckt sich mit den Zielen des Rheingau-Taunus-Kreises[9] und auch im Idsteiner VEP ist die Prüfung der Erweiterung der P+R-Kapazitäten vorgesehen (Maßnahme RV5). Dabei sollte der Bedarf motorisierter Zweiräder berücksichtigt werden, um eine Fremdnutzung der Fahrradabstellanlagen wie im Bestand zu vermeiden (Abbildung 3). Bei der Überplanung ist zudem die Bereitstellung von Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge zu berücksichtigen. Im Rahmen der Einrichtung der Mobilitätsstation sind auch geeignete Standorte für die Einrichtung eines P+M-Angebots (Parken + Mitfahren) sowie eine Bring- und Hol-Zone (Kiss and Ride) zu prüfen. Dabei ist zu beachten, dass in der gesamten Planung die Bedürfnisse von Fuß- und Radverkehr priorisiert behandelt werden.

Auf der Westseite des Bahnhofs kann die Umsetzung einer überdachten B+R-Anlage ggfs. bereits vorgezogen werden (Standort 2). Hierfür sollen an die Unterführung angrenzende Stellplätze umgewidmet werden. Ideal wäre die Einrichtung unmittelbar am Zaun (Abbildung 8). Hier befinden sich derzeit Behindertenparkplätze, deren Verlagerung auf die erste Stellplatzreihe zu prüfen ist. Alternativ wäre auch hier die Einrichtung der B+R-Anlage möglich. Zudem wird auch hier die Einrichtung von Fahrradboxen empfohlen, deren Bemessung sollte jedoch in Relation zur zentralen Anlage auf der Ostseite erfolgen.

[8] Raum für neue Mobilität – Mobilitätsstationen und mehr in der Region Frankfurt RheinMain: https://www.region-frankfurt.de/Unsere-Themen-Leistungen/Mobilit%C3%A4t-in-der-Region/Aktuelle-Projekte/Mobilit%C3%A4tsstationen/

[9] Mobilitätskonzept des Rheinhau-Taunus-Kreises, 2021, RTK; Maßnahme MIV-7 (P+R)

**Abbildung 8: Potenzialfläche West, Umwidmung Stellplätze am Zaun (hinten) od. erste Parkreihe (rechts)**

**Abbildung 9: Potenzialfläche Busbahnhof, Grünfläche südwestlich des Bussteigs (hinten im Bild)**

Für den Bussteig (Standort 3) ist die Einrichtung separater, gesicherter Abstellanlagen nicht erforderlich. Allerdings sollten Spielräume zur ergänzenden Einrichtung von 3 bis 5 zielnahen Anlehnbügel auf der Grünfläche am südlichen Zugang des Bussteigs geprüft werden (Abbildung 9).

**Bahnhof Wörsdorf**

**Abbildung 10: Notdürftig abgestelltes Fahrrad an der Haltestelle Wörsdorf**

**Abbildung 11: Geplanter Standort Abstellanlage am Brückenkopf, Am Wermutsgraben**

Der Bahnhof Wörsdorf verfügt ebenfalls über ein erhebliches B+R-Potenzial. Zum Einzugsgebiet zählen der Stadtteil selbst, der Nachbarstadtteil Walsdorf sowie Teile der nordwestlich angrenzenden Gem. Hünstetten, insbesondere deren Ortsteile Wallrabenstein und Wallbach (Distanzen bis zu 4 km). An der gesamten Haltestelle Wörsdorf befinden sich derzeit keine Fahrradabstellmöglichkeiten. Vereinzelt werden auf der Westseite der Haltestelle an Bügeln zur Geländemarkierung Fahrräder „wild“ abgestellt (Abbildung 10). Zugänge zu den Bahnsteigen bestehen im Norden über den Brückenkopf am Siebenmorgenweg sowie im Süden über eine nicht stufenlose Unterquerung der Gleise (Abbildung 13).

**Abbildung 12: Nicht stufenlose Querung der Gleise an der Haltestelle Wörsdorf**

**Abbildung 13: Bahnsteig Ost in Fahrtrichtung Limburg ohne Fahrradabstellanlage**

**Umsetzungsvorschlag Bahnhof Wörsdorf und aktueller Planungsstand**

**Abbildung 14: Standortempfehlung Ausbau der B+R-Anlagen am Bahnhof Wörsdorf (Luftbild GoogleEarth)**

| Nr. | Standort | Typ | Aufstellung |
|---|---|---|---|
| 1 | Am Wermutsgraben (Brückenkopf Siebenmorgenweg) | Gründe für Standortwahl: Erreichbarkeit beider Bahnsteige über Brückenkopf gewährleistet sowie gemeinsame Nutzung mit angrenzender Sportanlage möglich | |
| | | Beta-Parker | 28 überdachte Abstellplätze mit Hoch-Tief-Einstellung, Ausrichtung senkrecht zur Fahrbahn |
| | | Boxen | 4- 8 Fahrradboxen nördlich der Beta-Parker-Anlage, ggfs. Doppelstockboxen |
| 2 | Adolf-Keller-Straße | Bügel | 2- 3 Bügel zur Doppelaufstellung, Einrichtung auf Restflächen ergänzend zum Ausbau der barrierefreien Zuwegung (Maßn. P025) am Bahnsteig Richtung Limburg |

Hinweis zum Umsetzungsstand (Mai 2023): Fahrradabstellanlage am Standort Nr. 1 (Abbildungen 14 und 11) befindet sich bereits der Ausführungsplanung. Die finale Abstimmung mit dem Ortsbeirat OBR Wörsdorf steht noch aus. So wird die Zahl der Fahrradboxen ggfs. noch erhöht, um dem B+R-Potenzial Rechnung zu tragen.

Für den Standort Nr. 2 bestehen aktuell keine Planungen, hier ist perspektivisch eine Abstimmung mit der Deutschen Bahn erforderlich. Ergänzend zur geplanten Abstellanlage am Brückenkopf wird auch die Einrichtung von Fahrradbügeln auf der östlichen Seite der Haltstelle empfohlen, da diese an ein Wohngebiet angrenzt. Im Zuge eines potenziellen Ausbaus der Zuwegung (siehe Maßnahme P025; Abbildung 13) sollten zugleich Flächen für eine geringe Anzahl an Fahrradbügeln (mind. 3) bereitgestellt werden.

## 2.2 Bushaltestellen

Neben dem Regionalverkehr am Idsteiner Bahnhof und in Wörsdorf gewährleisten vor allem Linienbusse die Erschließung der Kernstadt Idsteins sowie der umliegenden Stadtteile und Nachbarkommunen durch den öffentlichen Verkehr. Bushaltestellen verfügen über einen wesentlich kleineren Einzugsbereich als Stationen des schienengebundenen Personennahverkehrs. Dementsprechend kommen nur sehr wichtige Umsteigepunkte für eine B+R-Nutzung in Betracht. Neben dem Bahnhof Idstein zählen hierzu insbesondere der Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) am nördlichen Rand der Altstadt sowie, mit geringerem Potenzial, die Haltestelle Idstein Taubenberg. Die Haltestelle Idstein Hochschule stellt ebenfalls einen wichtigen Bushaltepunkt dar. Allerdings kann hier davon ausgegangen werden, dass es sich bei einer Vielzahl der Fahrgäste um Studierende handelt, die direkt zu Fuß zum angrenzenden Campus gelangen. Der Einzugsbereich für Personen aus den umliegenden Wohnanlagen scheint zugleich begrenzt, da im näheren Umfeld weitere Haltestellen den Zugang zu den gleichen Buslinien bieten.

**ZOB Idstein**

Am ZOB Idstein halten die Buslinien 220, 250, 265, 269, 270 und 271. Die Linien bilden die Ost-West- und Nord-Süd-Achsen der Stadt in die umliegende Region. Das Einzugsgebiet des Busbahnhofs umfasst die Innenstadt Idsteins sowie Teile der angrenzenden Stadtviertel. Das Bike-and-Ride-Potenzial wird demnach als hoch eingeschätzt, um von den umliegenden Wohngebieten einen schnellen Zugang zu überregionalen Verkehrswegen zu erreichen.

Direkt am ZOB befindet sich an der Südseite des Amts für Soziales, Jugend und Sport Beta-Parker mit Abstellmöglichkeiten für sieben Fahrräder (Abbildung 15). Die Begehung fand in den Abendstunden statt. Angesichts des knappen Angebots an Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt ist davon auszugehen, dass die Anlage häufig ausgelastet ist. In der näheren Umgebung finden sich weitere Anlehnbügel und Vorderradhalter in der Schulgasse (siehe Kapitel 2.3). Der Idsteiner ZOB verfügt über keine überdachten Abstellmöglichkeiten.

**Abbildung 15: Beta-Parker, ZOB Idstein**

**Abbildung 16: Anlehnbügel vor der Taubenberghalle**

**Idstein Taubenberg**

Die Haltestelle Idstein Taubenberg stellt, wie die Station der Hochschule, eine Besonderheit dar, da davon auszugehen ist, dass die meisten Fahrgäste Schülerinnen und Schüler der angrenzenden Limesschule sind. Dennoch ist die Haltestelle im südöstlichen Teil Idsteins auch ein zentraler Ein- und Umsteigepunkt für die umliegenden Wohngebiete. Hier fahren die Buslinien 223, 224, 225, 229 und 271. Vor der Taubenberghalle (Sportanlage der Limesschule), und damit unmittelbar neben der Bushaltstelle, befinden sind fünf Anlehnbügel mit Platz für zehn Fahrräder (Abbildung 16). Die Begehung der Bushaltestelle fand nach Schulschluss statt. Daher ist davon auszugehen, dass die Abstellmöglichkeiten zumindest während des Schulbetriebs ausgelastet sind. Überdachte Abstellmöglichkeiten stehen an der Haltestelle nicht zur Verfügung.

**Empfehlung**

Am ZOB Idstein sollen überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten in zentraler Lage entstehen. Ein geeigneter Standort und Empfehlungen zum Anlagentyp und dessen Bemessung sollen im Rahmen einer vertiefenden Untersuchung zur Einrichtung von Abstellmöglichkeiten in der Idsteiner Innenstadt erfolgen, um Synergien mit Nutzungen der angrenzenden Altstadt zu erzeugen (siehe Kapitel 2.7). Dabei zu berücksichtigen sind auch die städtischen Planungen zur Neugestaltung der Schnittstelle ZOB (Maßnahme ÖV3; VEP Idstein 20235) und Einrichtung einer Mobilitätsstation „Schulgasse“ (Maßnahme VMI 3; VEP). Kurzfristig ist ein Ausbau des Bestands, um weitere Beta-Parker bzw. Anlehnbügel zu prüfen.

Für die Haltestelle Idstein Taubenberg wird der Ausbau um weitere Abstellplätze empfohlen. Es sollen mindestens fünf weitere überdachte Anlehnbügel in der Nähe der Bushaltestelle entstehen. Zu berücksichtigen sind bei der Planung des Standorts sowohl der Bedarf der Limesschule (siehe Kapitel 2.5) als auch die Planungen zur Entwicklung eines Mobilitätspunkts an der Seelbacher Straße (Maßnahme VMI4; VEP).

## 2.3 Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungsbetriebe

Die Besuchenden des örtlichen Einzelhandels stellen Fahrräder in der Regel kurzzeitig und möglichst zielnah ab. Existieren keine zielnahen Abstellanlagen werden Fahrräder „wild“ abgestellt. Dies kann zu Behinderungen von Zufußgehenden, insbesondere von mobilitätseingeschränkten Personen, oder Personen mit Kinderwagen führen. „Wild“ abgestellte Fahrräder können zudem zu Schäden an Fassaden oder Schaufenstern führen und sind demnach präventiv zu vermeiden.

**Innenstadt**

Idsteins Kernstadt verfügt über ein attraktives Angebot an Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen. In der Altstadt und deren unmittelbarem Umfeld besteht die höchste Dichte an Einzelhändlern und gastronomischen Betrieben. In dieser innenstädtischen Zone finden sich vereinzelte Abstellanla-

**Abbildung 17: Beta-Parker König-Adolf Platz**

**Abbildung 18: Anlehnbügel Unionskirche, Martin-Luther-Straße**

gen von den Typen Vorderradhalter, Beta-Parker und Anlehnbügel, die den Anforderungen entsprechen. Im Rahmen der öffentlichen Online-Beteiligung wurde jedoch mehrfach darauf hingewiesen, dass es in der Innenstadt nach wie vor an ausreichend geeigneten Fahrradabstellmöglichkeiten fehlt.

Inmitten der Altstadt und gegenüber dem Haupteingang der Stadtverwaltung befinden sich am König-Adolf-Platz sechs Abstellplätze (Beta-Parker mit Hoch-Tief-Einstellung; Abbildung 17). Weiter südlich befindet sich an der Unionskirche ein Anlehnbügel mit zwei Abstellplätzen (Abbildung 18).

Am Knotenpunkt „Am Hexenturm"/Schulgasse bieten zwei Anlehnbügel Platz für vier Fahrräder (Abbildung 20) und zwei weitere Reihenbügel in der Schulgasse bieten jeweils bis zu sechs Anschlussmöglichkeiten (Abbildung 19).

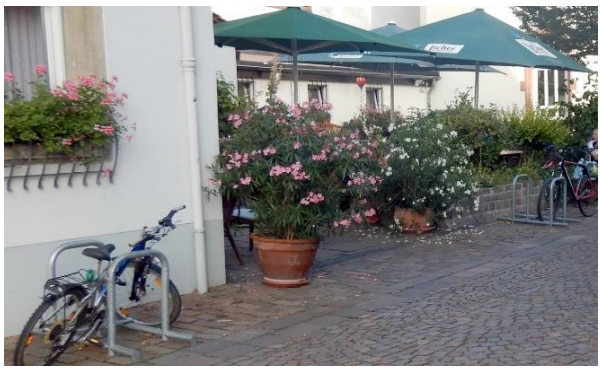


**Abbildung 19: Reihenbügel (Schulgasse)**

**Abbildung 20: Anlehnbügel (Schulgasse)**

Über die genannten Abstellanlagen hinaus finden Besuchende der Innenstadt weitere Abstellmöglichkeiten am ZOB (siehe Kapitel 2.2) sowie an öffentlichen Einrichtungen (siehe Kapitel 2.4) wie dem Amt für Soziales, Jugend und Sport und am Löherplatz vor der Stadtbücherei.

**Nahversorger, Einzelhandel und Dienstleistungsbetriebe**

Im Norden der Kernstadt befindet sich das Einkaufszentrum an der Limburger Straße. An diesem stark frequentierten Nahversorgungsschwerpunkt befindet sich lediglich ein Vorderradhalter mit vier Stellplätzen und keine geeigneten Abstellmöglichkeiten (Abbildung 21). Dementsprechend werden hier Fahrräder auch wild abgestellt (Abbildungen 21 und 22). Das Fehlen geeigneter Abstellanlagen wurde auch im Rahmen der öffentlichen Beteiligung bemängelt.

**Abbildung 21: Felgenklemmer und wild abgestelltes Fahrrad, Einkaufszentrum Limburger Straße**

**Abbildung 22: Wild abgestelltes Fahrrad, Einkaufszentrum Limburger Straße**

Die Qualität der Abstellanlagen an den Nahversorgern im gesamten Stadtgebiet variiert stark. Positive Beispiele sind der EDEKA in der Weldertstraße (Abbildung 23) bzw. der REWE in Wörsdorf. Hier sind ausreichend viele Anlehnbügel vorhanden. Ähnliches gilt für die ALDI-Filiale in der Richard-Klinger-Straße, auch wenn der Anlagentyp weniger gut geeignet ist (Vorderradhalter). Gänzlich ungeeignete Anlagentypen finden sich beispielsweise an den Nahversorgern an der Wiesbadener Straße, Felgenklemmer vor HIT (Abbildung 24) und Netto, bzw. „Am Bahndamm“, Spiralparker am Norma. Weitere Nahversorger wie z.B. die Filiale von LIDL in der Limburger Straße und der Getränkemarkt an der Richard-Klinger-Straße verfügen bisher über keine Abstellmöglichkeiten.

**Abbildung 23: Anlehnbügel vor einem Lebensmittelmarkt an der Weldertstraße**

**Abbildung 24: Felgenklemmer vor einem Nahversorger, Wiesbadener Straße**

Im Rahmen der öffentlichen Beteiligung wurde auf die unzureichenden Abstellanlagen am Baumarkt „Am Wörtzgarten“ hingewiesen (Abbildung 25). Ungeeignete Anlagentypen finden sich auch an weiteren Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorten. Exemplarisch hierfür ist der Spiralparker an einer Bäckerei in der Wiesbadener Straße (Abbildung 26).

**Abbildung 25: Felgenklemmer, Baumarkt Am Wörtzgarten**

**Abbildung 26: Spiralparker, Wiesbadener Straße**

**Empfehlungen**

Für Besuchende des lokalen Einzelhandels und örtlicher Dienstleistungen sind Abstellanlagen im öffentlichen Straßenraum erforderlich. Diese finden sich im Stadtgebiet jedoch nur vereinzelt. An den untersuchten Einzelhändlern, Gastronomiebetrieben und Lebensmittelmärkten existieren in der Regel keine oder ungeeignete Fahrradabstellanlagen.

Als allgemeines Vorgehen wird empfohlen, an geeigneten Stellen zielnahe Pkw-Parkstände im öffentlichen Straßenraum für Fahrradbügel zu nutzen. In einem ersten Schritt sollte dies jeweils auf einem Pkw-Parkstand erfolgen. Bei einer hohen Auslastung können weitere Pkw-Stellplätze umgewandelt werden. Die Einrichtung von Abstellanlagen in Knotenpunktbereichen sowie an Querungsstellen des Fuß- und Radverkehrs stärkt zudem die Nahmobilität. So können Sichtverhältnisse verbessert werden, da auch belegte Fahrradbügel in der Regel ein geringeres Sichthindernis darstellen als regelgerecht oder auch regelwidrig abgestellte Pkw[10]. Entsprechende Umsetzungsvorschläge erfolgen exemplarisch für den Knotenpunkt Wiesbadener Straße/Schulze-Delitzsch-Straße/Bahnhofstraße.

Insgesamt herrscht in der Innenstadt ein erhöhter Bedarf für Abstellanlagen. Gleichzeitig gelten in der Altstadt aufgrund der beengten Platzverhältnisse sowie des Denkmalschutzes und der Anforderungen von Einzelhandel und Gastronomie besondere Rahmenbedingen. Als weiteres Vorgehen wird eine vertiefende Untersuchung für den gesamten Innenstadtbereich empfohlen (siehe Kapitel 2.7).

Im Rahmen der öffentlichen Beteiligung wurde zudem auf das Fehlen von Abstellmöglichkeiten auf dem Parkplatz in der Wagenerstraße hingewiesen. Dieser bietet sich ggfs. als Abstellort für Stadtbesuche an. Hier sollte geprüft werden, ob mindestens zwei Stellplätze für Fahrräder umgestaltet werden können.

An Nahversorgern und Einzelhandelsstandorten sind ausreichende Flächen für Abstellanlagen vorzusehen, da Einkäufe häufig mit einem Lastenfahrrad oder Anhänger transportiert werden, die wesentlich mehr Platz einnehmen als herkömmliche Fahrräder. In der öffentlichen Online-Beteiligung wurden dabei insbesondere Abstellmöglichkeiten am Baumarkt „Am Wörtzgarten“ sowie am Nahversorger HIT gewünscht.

Die Stadt Idstein hat auf den privaten Flächen bei bestehenden Lebensmittelmärkten und weiterem großflächigen Einzelhandel keine direkte Möglichkeit zur Einflussnahme. Es wird daher empfohlen, auf die Betreibenden zuzugehen und über die fehlenden bzw. ungeeigneten Abstellanlagen zu informieren. Ein Bereitstellen der kommunalen Anlehnbügel und eine Montage ist zu prüfen, sofern die Betreibenden des Lebensmittelmarktes geeignete Flächen zur Verfügung stellen (siehe Kapitel 3.2).

[10] Siehe Kapitel 4; Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2012

**Umsetzungsvorschlag öffentlicher Straßenraum: Wiesbadener, Schulze-Delitzsch & Bahnhofstraße**

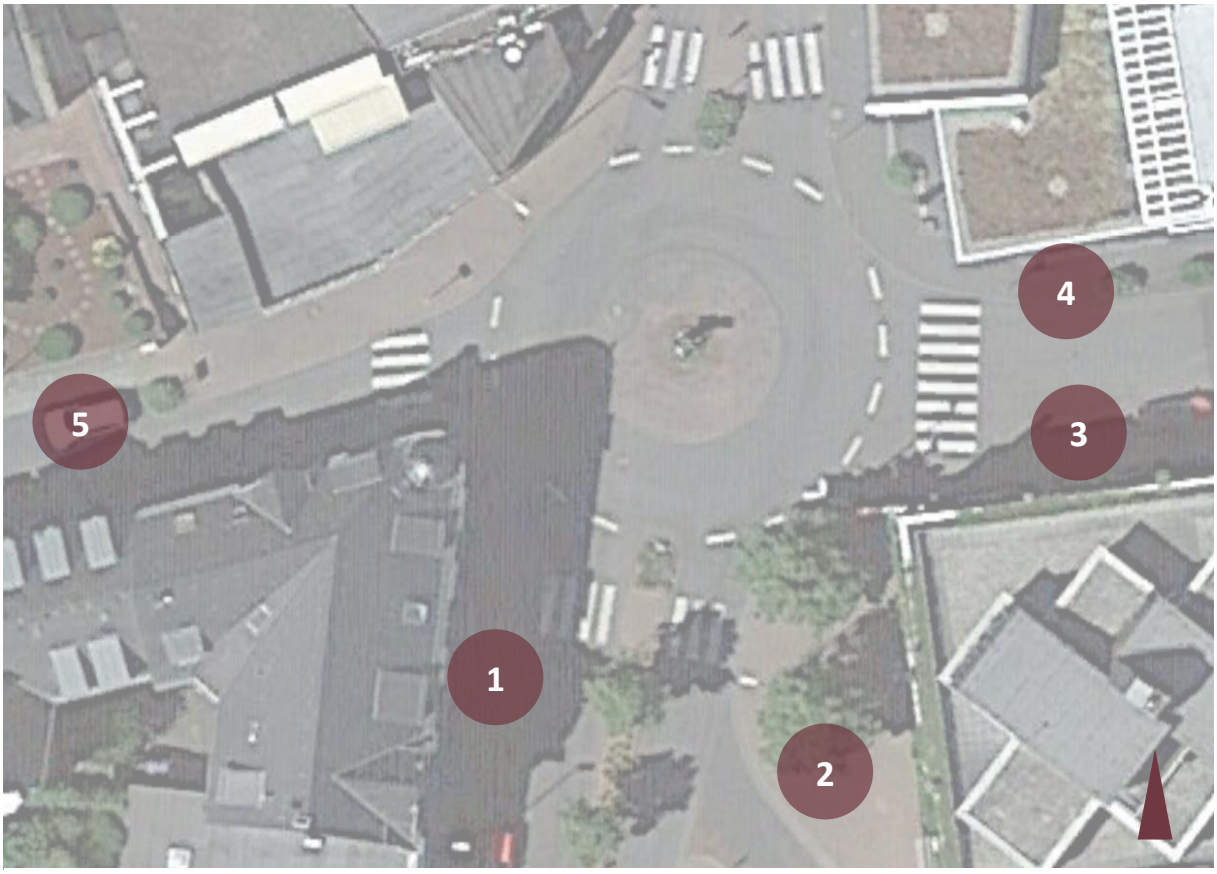



**Abbildung 27: Standortempfehlungen für Anlehnbügel im öffentlichen Straßenraum (Luftbild GoogleEarth)**

| Nr. | Straße | Bügel | Aufstellung |
|---|---|---|---|
| 1 | Wiesbadener Str. | 1 | Bügel zur Doppelaufstellung, parallel zur Fahrbahn, bestehende drei Sperrpfosten ersetzen |
| 2 | | 1- 2 | Bügel zur Doppelaufstellung, senkrecht bzw. schräg (45°) zum Pflanzbeet, ggfs. bestehenden Sperrpfosten entfernen |
| 3 | Schulze-Delitzsch-Str. | 4 | Bügel zur Doppelaufstellung, senkrecht zur Fahrbahn (Fläche ca. 2 x 5 m), ersten Parkstand östlich des FGÜ umwidmen (verbesserte Sichtbeziehungen am Knotenpunkt) |
| 4 | | 1 | Bügel zur Doppelaufstellung, parallel zur Fahrbahn westlich neben bestehende Pflanzkübel |
| 5 | Bahnhofstr. | 4 | Bügel zur Doppelaufstellung, senkrecht zur Fahrbahn (Fläche ca. 2 x 5 m), ersten Parkstand gegenüber der Agentur für Arbeit umwidmen (verbesserte Sichtbeziehungen im Ein- und Ausfahrtbereich der freigegebenen Einbahnstraße/Fahrradstraße (M005)) |

**Umsetzungsvorschlag großflächiger Einzelhandel: Einkaufszentrum Naussauviertel**

**Abbildung 28: Standortempfehlung Fahrradabstellanlagen im Einkaufszentrum (Luftbild GoogleEarth)**

| Nr. | Standort | Bügel | Aufstellung |
|---|---|---|---|
| 1 | Westliche Stellplatzreihe | Mind. 3+1 | 3 Bügel zur Doppelaufstellung senkrecht zu Parkständen (Fläche ca. 2 x 3,6 m), 1 Lastenradbügel schräg (45°; Fläche ca. 2 x 1,4 m), Umwidmen von 2 Stellplätzen südlich des Gehwegs (Erschließungsweg gewährleisten) |
| 2 | Östliche Stellplatzreihe | 3+1 | 3 Bügel zur Doppelaufstellung senkrecht zu Parkständen (Fläche ca. 2 x 3,6 m), 1 Lastenradbügel schräg (45°; Fläche ca. 2 x 1,4 m), Umwidmen des südlichsten Stellplatzes |

## 2.4 Öffentliche Einrichtungen

An öffentlichen Einrichtungen sind Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl erforderlich. Bei den Nutzungsansprüchen muss zwischen Besuchenden und Mitarbeitenden unterschieden werden. Während Besuchende zentrale und leicht auffindbare Abstellplätze am Eingangsbereich benötigen, können die Abstellanlagen von Mitarbeitenden abseits der Haupteingänge untergebracht werden. Eine Überdachung der Abstellplätze für Mitarbeitende ist wünschenswert, für die der Besuchenden ist sie verzichtbar.

Besuchende der Stadtverwaltung können die Abstellanlage in der Altstadt am König-Adolf-Platz mitbenutzen (siehe Abbildung 17). Auf der Nordseite des Verwaltungsgebäudes befindet sich in der Auffahrt der Schloßgasse ein weiterer Beta-Parker mit vier Fahrradabstellplätzen (Abbildung 29). Am Hexenturm befinden sich vor dem Amt für Soziales, Jugend und Sport zwei Anlehnbügel mit Platz für vier Fahrräder (Abbildung 30). Im Rahmen der öffentlichen Beteiligung wurde angemerkt, dass vor dem Amt häufig wild abgestellte Fahrräder stehen und Bedarf für weitere Abstellmöglichkeiten besteht.

**Abbildung 29: Beta-Parker Stadtverwaltung, Auffahrt Schloßgasse**

**Abbildung 30: Anlehnbügel am Amt für Soziales, Jugend und Sport, Am Hexenturm**

Am Löherplatz im Eingangsbereich vor der Stadtbücherei befinden sich insgesamt acht Anlehnbügel mit Abstellplätzen für 16 Fahrräder sowie ein Beta-Parker mit Hoch-Tief-Einstellung für weitere drei Räder (Abbildungen 31 und 32). Diese können auch von Besuchenden der angrenzenden Stadthalle genutzt werden.

**Abbildung 31: Anlehnbügel und Beta-Parker an der Stadtbücherei, Am Löherplatz**

**Abbildung 32: Anlehnbügel an der Stadtbücherei, Am Löherplatz**

Auf der Ecke Gerichtsstraße / Limburger Straße befinden sich in der Nähe vom Amtsgericht und der Polizeistation vier Anlehnbügel mit insgesamt acht Abstellplätzen Fahrräder. Am Standort in der Gerichtsstraße befindet sich auch die kommunale Fahrradreparaturstation (Abbildung 33). Am Rand der Grünanlage sind nördlich des Amtsgerichts fünf Anlehnbügel mit Platz für zehn Fahrräder zu finden (Abbildung 34). Das Angebot für Besuchende erscheint an diesem Standort ausreichend.

**Abbildung 33: Anlehnbügel Südseite des Amtgerichts, Gerichtsstraße**

**Abbildung 34: Anlehnbügel Nordseite des Amtgerichts**

Zu den wichtigen öffentlichen Einrichtungen in den Stadtteilen zählen vor allem die Gemeinschaftshäuser. An den meisten dieser Einrichtungen konnten bei der Befahrung vor Ort keine Abstellanlagen festgestellt werden. Ausnahmen bilden beispielsweise die Richard-Scheid-Halle in Walsdorf (Abbildung 35) sowie das Dorfgemeinschaftshaus in Dasbach, wo sich neben dem Eingang ein Beta-Parker mit 5 Stellplätzen befindet. Im Rahmen der 1. Online-Beteiligung der Öffentlichkeit wurde auf das Fehlen von Abstellmöglichkeiten am Wilhelm-Scherer-Platz in Wörsdorf hingewiesen. Vor dem Dorfgemeinschaftshaus und Jugendzentrum befindet sich hier eine Felgenklemmeranlage mit drei Abstellplätzen. An der Gemeindehalle befinden sich keine Abstellanlagen (Abbildung 36).

**Abbildung 35: Beta-Parker, Richard-Scheid-Halle in Walsdorf**

**Abbildung 36: Felgenklemmer, Jugendzentrum Wörsdorf**

### Empfehlung

An vielen der öffentlichen Einrichtungen Idsteins finden Besuchende bereits einzelne Abstellmöglichkeiten. Insgesamt soll das Angebot jedoch ausgebaut werden. Mit Blick auf den Bestand, beispielsweise am Amtsgericht, wird darauf hingewiesen, dass Abstellanlagen künftig zielnah und in zentraler Lage entstehen sollen.

Im Zuge der in Kapitel 2.3 empfohlenen vertiefenden Untersuchung zum Ausbau der Abstellmöglichkeiten in der Idsteiner Innenstadt (siehe Kapitel 2.7) sollen auch der Bedarf der Stadtverwaltung im Umfeld des König-Adolf-Platzes, des Amts für Soziales, Jugend und Sport „Am Hexenturm“ sowie der Stadthalle am Marktstandort „Am Löherplatz“ betrachtet werden. In diesem Zusammenhang sollte auch Einrichtung überdachter Fahrradabstellanlagen für Mitarbeitende öffentlicher Einrichtungen an geeigneten Stellen geprüft werden. Entsprechende Anlagen konnten vor Ort nicht festgestellt werden.

Für die Gemeinschaftshäuser in den Stadtteilen wird zudem empfohlen, das bestehende Angebot zu prüfen und jeweils mindestens fünf Abstellplätze für Fahrräder bereitzustellen (Anlehnbügel oder Beta-Parker). Auf Grundlage der Eingaben im Rahmen der öffentlichen Beteiligung erfolgen für Wörsdorf exemplarische Umsetzungsvorschläge.

**Umsetzungsvorschlag: Wilhelm-Scherer-Platz in Wörsdorf**

**Abbildung 37: Standortempfehlung Fahrradabstellanlagen am Wilhelm-Scherer-Platz (Luftbild GoogleEarth)**

| Nr. | Standort | Bügel | Aufstellung |
|---|---|---|---|
| 1 | Eingang Gemeindehalle | 4 | Bügel zur Doppelaufstellung, senkrecht zur Eingangstreppe (Fläche ca. 2 * 5 m), Umwidmen von 1 Pkw-Stellplatz nördlich der Eingangstreppe |
| 2 | Jugendzentrum / Kita | 1- 2 | Bügel zur Doppelaufstellung senkrecht zur Hauswand, ggfs. schräg aufstellen (45°), Entfernen der bestehenden Felgenklemmeranlage |
| 3 | Eingang Spielplatz | 3 | 3 Bügel zur Doppelaufstellung, senkrecht zur Sperrfläche (Fläche ca. 2 * 3,6 m), 1 Lastenradstellplatz schräg (45°; Fläche ca. 2 * 1,6 m), Umwidmen von 1 Pkw-Stellplatz |

## 2.5 Kindertagesstätten, Schulen und Hochschule

Für Kinder bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres rät die Deutsche Verkehrswacht von einer Nutzung des Fahrrads für den Schulweg ab. Lediglich in Begleitung der Eltern sollten Kinder im Kindergarten- und Grundschulalter mit dem Fahrrad zur Schule oder in den Kindergarten fahren. Daher sind in der Regel nur wenige Abstellplätze für Fahrräder der Kinder erforderlich. Für Lehrende und Erziehende werden überdachte Abstellanlagen benötigt. Ähnliche Bedingungen gelten für Förderschulen, hier ist der Bedarf jedoch im Einzelfall abzustimmen.

An den Kindertagesstätten, Grundschulen und Förderschulen, die während der Befahrung untersucht wurden, konnten nur teilweise Abstellanlagen festgestellt werden. Dabei handelt es sich überwiegend um nicht überdachte Felgenklemmer mit einer geringen Anzahl an Stellplätzen (siehe Abbildung 38). Einige Einrichtungen verfügen bisher über keine Fahrradabstellmöglichkeiten. In Einzelfällen stehen jedoch auch geeignete Abstellmöglichkeiten zur Verfügung und können als Referenzbeispiele dienen (siehe Abbildung 39).

**Abbildung 38: Felgenklemmer Kita „Die Stube", Am Weißen Stein**

**Abbildung 39: Reihenbügel für Kinder und Erwachsene Kita „Kinderwelt", Walramstraße**

Die folgenden Aufnahmen der Abstellmöglichkeiten vor den Schulen sind nach Schulschluss entstanden und spiegeln somit nicht deren reale Auslastung. Vielmehr ist von einer sehr hohen Auslastung bis Überlastung auszugehen. An weiterführenden Schulen ist der potenzielle Anteil an Rad fahrenden Schülerinnen und Schüler grundsätzlich sehr hoch[11]. In Idstein gibt es zwei weiterführende staatliche Schulen.

Auf der Westseite der Pestalozzischule befinden sich zwei nicht überdachte Abstellanlagen mit insgesamt 17 Anlehnbügeln (34 Stellplätze) (Abbildung 40). Bei rund 1.000 Schülerinnen und Schülern ist der Bestand nicht ausreichend.

[11] Schulweg mit dem Fahrrad: 21- 25 % der 10- bis–17-Jährigen - Auswertung von MiD-Daten (2017); Robert Koch-Institut (RKI) (2020) AdiMon-Themenblatt: Aktive Wege (Stand: 8. Dezember 2020). www.rki.de/adimon

**Abbildung 40: Nicht überdachte Anlehnbügel Pestalozischule**

Vor der Limesschule, an der Seelbacher Straße, stehen 15 überdachte Stellplätze (Beta-Parker) zur Verfügung (Abbildung 41). An der Bad Homburger Straße befindet sich eine Felgenklemmeranlage mit weiteren 10 Stellplätzen (Abbildung 42), die in der Nähe des Eingangs der Kita Zaubergarten liegt und beiden Einrichtungen zuzuordnen ist.

**Abbildung 41: Beta-Parker vor der Limesschule, Seelbacher Straße**

**Abbildung 42: Felgenklemmer Limesschule/Kita Zaubergarten, Bad Homburger Straße**

Die Taubenberghalle liegt nördlich des Schulgebäudes und dient der Limesschule als Sportstätte. Hier finden sich insgesamt 10 nicht überdachte Anlehnbügel. Davon stehen 10 Fahrradstellplätze am nordöstlichen Eingang zur Verfügung (Abbildung 43). Weitere 10 Stellplätze liegen in der Nähe des Haupteingangs und der Haltestelle „Idstein Taubenberg“, die auch einen wichtigen Knotenpunkt für den Busverkehr in Idstein darstellt (Abbildung 44). Die Abstellanlagen liegen knapp 200 Meter vom Schuleingang entfernt und sind damit abgesehen vom Sportunterricht nur bedingt für den allgemeinen Schulverkehr geeignet. Bei rund 1.200 Schülerinnen und Schülern ist der Bestand an der Limesschule nicht ausreichend.

**Abbildung 43: Anlehnbügel Taubenberghalle I**

**Abbildung 44: Anlehnbügel Taubenberghalle II**

Die Hochschule Fresenius verfügt auf dem Pkw-Parkplatz auf der Südseite des Campus über einen nicht überdachten Doppelstockparker mit 32 Abstellmöglichkeiten (Abbildung 45). Bei der Begehung wurde direkt im Zugangsbereich regelwidrig geparkt, was die Nutzung stark einschränkt. In zentraler Lage auf dem Campus findet sich neben dem Eingang von Haus B ein weiterer Felgenklemmer mit 12 Abstellplätzen (Abbildung 46). Die Aufnahmen der Hochschule entstanden nach der Hauptbetriebszeit außerhalb der Vorlesungszeiträume der Hochschule und verweisen demnach nicht auf die realistische Auslastung der Abstellanlagen.

**Abbildung 45: Abstellanlagen der Hochschule Fresenius I**

**Abbildung 46: Abstellanlagen der Hochschule Fresenius II**

**Empfehlung für Kindertagesstätten, Grundschulen und Förderschulen**

An allen Einrichtungen sind Fahrradabstellanlagen für die Mitarbeitenden erforderlich und der Bestand entspricht nicht den Anforderungen. Um die eigenständige nicht motorisierte Mobilität bereits in der frühkindlichen Phase zu fördern und attraktiv zu gestalten, sind geeignete Abstellanlagen für Roller, Laufräder und Kinderfahrräder an Kindertagesstätten und Grundschulen zu schaffen. Ähnliche Rahmenbedingungen gelten für die drei Förderschulen im Stadtgebiet (Erich-Kästner-Schule, Max-Krimsse-Schule und Feldbergschule). In der kommunalen Stellplatzsatzung Idsteins von 2009 gelten folgende Bedarfe an Fahrradabstellplätzen (Astple.):

- Kindertagesstätten: 1 Astpl. / Gruppenraum; jedoch mind. 2
- Grundschulen: 1 Astpl. / 3 Schülerinnen und Schüler
- Förderschulen: 1 Astpl. / 15 Schülerinnen und Schüler

Der Bedarf und die Anforderungen für Abstellanlagen sollten jedoch mit allen Einrichtungen abgestimmt werden. Dies gilt insbesondere für die Förderschulen, da hier ggfs. besondere Anforderungen, bspw. für Sonderfahrräder, zu ermitteln sind. Insgesamt sind bestehende Abstellanlagen zu erweitern und Felgenklemmer durch Anlehnbügel zu ersetzen. Bei der Einrichtung von Abstellanlagen ist auch eine geeignete Erschließung für den Radverkehr und kurze Wege zu den Gebäudeeingängen zu berücksichtigen. Unmittelbar an der Fuß- und Radverkehrsachse im Nassauviertel bildet die Kindertagesstätte „Kinderwelt“ hierfür ein ungünstiges Beispiel. So befindet sich die Abstellanlagen und der Gebäudeeingang am Weilburger Weg und sind so nur über die Walramstraße erreichbar.

**Empfehlung für weiterführende Schulen**

Aufgrund der großen Zahl an Schülerinnen und Schülern in Idstein sowie der verkehrlichen Erziehung im Kinder- und Jugendalter ist es notwendig, ausreichende Fahrradabstellanlagen bereitzustellen. Im Umfeld der Pestalozzischule konnten bei der Befahrung 34 nicht überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder dokumentiert werden. Unter der Annahme, dass bis zu 15 % der ca. 1.000 Schülerinnen und Schüler der Limesschule mit dem Fahrrad zur Schule kommen, ist hier eine Kapazität von 150 Fahrradstellplätzen erforderlich. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse in der Innenstadt sind weitere Untersuchungen zur Flächenermittlung erforderlich.

Im Umfeld der Limesschule konnten bei der Befahrung 45 teils überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder dokumentiert werden. Unter der Annahme, dass bis zu 15 % der ca. 1.200 Schülerinnen und Schüler der Limesschule mit dem Fahrrad zur Schule kommen, ist eine Kapazität von 180 Fahrradstellplätzen erforderlich. Bei der Erweiterung der Abstellanlagen sollten die bestehenden Felgenklemmer durch Anlehnbügel ersetzt werden. Hierzu können freie Areale entlang der Gebäudefassade genutzt werden. Dabei sollte auch die Einrichtung gemeinschaftlicher Abstellanlagen mit den Kindertagesstätten Zaubergarten und Marie Juchacz geprüft werden.

Insgesamt ist an den weiterführenden Schulen in Idstein ein im Vergleich zum Bundesdurchschnitt geringerer Radverkehrsanteil (< 21- 25%) zu erwarten. Gründe hierfür sind teils weite Schulwege aus umliegenden Stadtteilen bzw. Nachbarkommunen sowie die anspruchsvollen topografischen Rahmenbedingungen. Der Bestand ist jedoch nicht ausreichend. In Abstimmung mit dem Rheingau-Taunus-Kreis ist daher der Ausbau anzustreben[12]. Dabei sollen überdachte Abstellanlagen mit Fahrradbügeln in zentralen Lagen entstehen. Zur Ermittlung einer angemessenen Anzahl an Abstellplätzen können Befragungen der Schülerinnen und Schüler, bspw. im Rahmen einer breiter angelegten schulischen Radverkehrsförderung durchgeführt werden. Für die Lehrkräfte (jeweils ca. 100 an den beiden Schulen) sind getrennte Fahrradabstellmöglichkeiten vorzusehen. Hier bieten sich gegebenenfalls auch Abstell- und Lademöglichkeiten für elektrifizierte Fahrräder an.

Bei der Montessori-Schule Idstein handelt es sich um eine private Grundschule und integrierte Gesamtschule, die bereits über überdachte Fahrradabstellanlagen verfügt. Bezüglich eines weiteren Ausbaus sollten sich die Stadt und der Schulträger abstimmen.

**Empfehlung Hochschule Fresenius**

Bei rund 1.200 Studierenden und Auszubildenden sowie mehr als 100 Mitarbeitenden sind die vor Ort dokumentierten 44 Abstellmöglichkeiten nicht ausreichend und entsprechen nicht modernen Anforderungen. In Abstimmung mit der Hochschule Fresenius sollen daher weitere überdachte Abstellanlagen mit Fahrradbügeln in zentralen Lagen entstehen. Diese können am Rand von Freiflächen auf dem Campus aufgestellt werden. Ebenso zu prüfen ist die Umnutzung einzelner Pkw-Stellplätze. Für die

[12] Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises, 2021; Maßnahme RV-5 (Herstellung sicherer Abstellmöglichkeiten)

Lehrkräfte sind getrennte Fahrradabstellmöglichkeiten vorzusehen. Hier bieten sich gegebenenfalls auch Abstell- und Lademöglichkeiten für elektrifizierte Fahrräder an.

In der kommunalen Stellplatzsatzung Idsteins von 2009 gilt für Hochschulen ein Bedarf von einem Fahrradabstellplatz pro 6 Studierende. Unter der Annahme, dass bis zu 15 % der ca. 11.000 Studierenden mit dem Fahrrad zur Hochschule kommen, wäre beispielsweise eine Kapazität von 1.650 Fahrradstellplätzen erforderlich. Aufgrund vergleichbarer Rahmenbedingungen wie bei den Idsteiner Schulen, ist an der Hochschule im Vergleich zum Bundesdurchschnitt jedoch von einem geringeren Radverkehrsanteil auszugehen. Zur Ermittlung einer angemessenen Anzahl an Abstellplätzen können Befragungen der Studierenden durchgeführt werden. Idealerweise findet dies im Rahmen eines breiter angelegten hochschulbezogenen Mobilitätsmanagements statt.

## 2.6 Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie Grünanlagen

28% aller zurückgelegten Wege fallen auf den Freizeitbereich[13]. Dort ist die Affinität zur Nutzung des Fahrrads besonders hoch. Zeitgemäße Abstellanlagen an Sport- und Freizeiteinrichtungen sind daher besonders wichtig und können die Attraktivität der Fahrradnutzung in der Freizeit weiter steigern. Dies gilt insbesondere für Freilufteinrichtungen, die in der Regel nur bei gutem Wetter genutzt werden. Hierzu zählen auch lokale Grünanlagen wie Parks, Spielplätze und Friedhöfe.

Zu den zentralen Sportstätten Idsteins zählen mehrere Sporthallen und -plätze. Im Norden der Kernstadt liegen die Sportanlagen Zissenbach. Bei den Begehungen vor Ort konnten keine Fahrradabstellanlagen festgestellt werden. Dementsprechend werden Fahrräder „wild“ abgestellt (Abbildung 47). Die Sporthalle Am Hexenturm verfügt über einen Spiralparker (Abbildung 48). Dieser Anlagentyp ist nicht geeignet und reicht auch mit seiner Kapazität nicht für die Einrichtung aus.

**Abbildung 47: Wild abgestellte Fahrräder, Sportanlage Zissenbach**

**Abbildung 48: Spiralparker und wild abgestellte Fahrräder, Sporthalle am Hexenturm**

Im Südosten der Kernstadt, am Turn- und Sportzentrum des TV Idstein befinden sich vor dem Eingang der Mike Schillings Halle mehrere Abstellmöglichkeiten (Abbildung 49). Mit Ausnahme der drei Stellplätze des Beta-Parkers genügen diese jedoch nicht den Anforderungen. In der Folge werden Fahrräder

13 MiD 2017, infas, DLR, 2018, Bonn

unmittelbar daneben „wild“ abgestellt bzw. in Ermangelung sicherer Alternativen an Masten angeschlossen (Abbildung 50). Auch vor den südöstlich angrenzenden Räumlichkeiten und Plätzen des Tennisclubs besteht nur eine ungeeignete Felgenklemmeranlage. Auf das Fehlen geeigneter Abstellanlagen an beiden Standorten wurde im Rahmen der öffentlichen Online-Beteiligung hingewiesen. Auch beim weiter südöstlich liegenden Reit- und Fahrverein konnten keine Abstellanalgen festgestellt werden.

**Abbildung 49: Beta-Parker sowie ungeeignete Anlagen und Wildparker am TV Idstein**

**Abbildung 50: Ungeeignete Felgenklemmeranlage vor dem Tennisclub**

Weitere Sporthallen werden vor allem von den angrenzenden Schulen genutzt. Hierzu zählen die Sporthalle Taubenberg der Limesschule (siehe Kapitel 2.5), die Sporthalle der Erich-Kästner-Schule und zuletzt die Max-Kirmsse-Halle auf deren Schulgelände. Bei den Begehungen vor Ort konnten keine Abstellanlagen außerhalb der Schulgelände festgestellt werden. An den meisten Sportanlagen in den Stadtteilen konnten ebenfalls keine Abstellanlagen festgestellt werden. Dies gilt unter anderem für die Schlabach-Arena in Heftrich, den Sportplatz Am Wermutsgraben in Wörsdorf sowie den weiter nördlich gelegenen Golfpark (Nordkurs & Südkurs).

Zu den wichtigen Freizeitzielen Idsteins, auch über die Stadtgrenzen hinaus, zählt das Tournesolbad. Dieses befindet sich zum Zeitpunkt der Konzepterstellung in Sanierung. Vor Ort konnten keine Fahrradabstellanlagen festgestellt werden.

Zusätzlich zum Bildungsbereich (Kapitel 2.5) zählen zum Gemeinbedarf auch kulturelle Einrichtungen, außerschulische Bildungsangebote und Religionshäuser. Diese bilden auch in Idstein wichtige Freizeitziele. Eine vollumfängliche Untersuchung übersteigt den Rahmen des Konzepts. Es wurden daher nur beispielhaft Abstellmöglichkeiten untersucht. So steht an der Musikschule „Piccolo“ nur eine ungeeignete Felgenklemmeranlage zur Verfügung. In der Folge werden höherwertige Fahrräder „wild“ abgestellt (Abbildung 49). Geeignete Abstellmöglichkeiten finden sich an der Kultureinrichtung „Kulturbahnhof Idstein“, der über 14 nicht überdachte Anlehnbügel verfügt (Abbildung 52). An den Kirchengemeinden im Idsteiner Stadtgebiet konnten keine geeigneten Fahrradabstellanlagen festgestellt werden.

**Abbildung 51: Felgenklemmer und „wild“ abgestelltes Fahrrad, Musikschule „Piccolo“**

**Abbildung 52: Anlehnbügel am Kulturbahnhof Idstein**

In der Kernstadt und den Stadtteilen erfüllen zudem die Grünanlagen eine wichtige Freizeit- und Naherholungsfunktion. Das regelmäßige Besuchen von Parks, Spielplätzen und Friedhöfen gehört für viele Menschen zum Alltag. Dies gilt vor allem für junge und ältere Personen, die möglicherweise keinen eigenen Führerschein (mehr) haben oder das Auto bewusst meiden wollen. Um diese alltäglichen Aktivitäten an der frischen Luft zu fördern, ist es wichtig, ausreichende Abstellmöglichkeiten bereit zu stellen.

In der Kernstadt Idsteins stehen der Stadtpark Stolzwiese und die Parkanlagen in der Wörsbachaue im Vordergrund. Im Rahmen der öffentlichen Beteiligung wurde hier auch auf das Fehlen geeigneter Abstellanlagen hingewiesen. Das Gleiche gilt aber auch für den Park an der Stettiner Straße sowie den Schlossgarten in der Altstadt. In unmittelbarer Nähe sind hier fast keine Abstellmöglichkeiten vorhanden. Zudem verfügen derzeit nahezu alle Spielplätze im Stadtgebiet Idsteins über keine geeigneten Abstellmöglichkeiten. Auch am Idsteiner Friedhof finden sich weder am Friedhof selbst noch an der Trauerhalle Abstellmöglichkeiten. Außerhalb der Ortslagen bilden verschiedene Wanderparkplätze sowie der Limesturm in der Nähe von Dasbach wichtige Freizeitziele. Abstellanlagen konnten nur am Wanderparkplatz Alteburger Markt festgestellt werden. Allerdings sind auch diese nur eingeschränkt nutzbar (Abbildung 53).

**Abbildung 53: Eingewachsenser Beta-Parker am Wanderparkplatz Altenburger Markt**

**Empfehlung:**

An allen Freizeiteinrichtungen wird das Anbringen von Fahrradbügeln empfohlen. Insbesondere an den drei zentralen Sportstätten der Idsteiner Kernstadt und am Tournesolbad sollten Abstellanlagen eingerichtet bzw. modernisiert werden. Bedarf und künftiges Potenzial werden hier als hoch eingeschätzt. An den Sportanlagen sollte hierfür zusätzlich die Umwidmung eingangsnaher Pkw-Stellplätze geprüft werden. Es wird die Montage von jeweils fünf bis zehn Anlehnbügeln empfohlen. Die Standortwahl zur Einrichtung einer zentralen Abstellanlage an der Sportanlage Zissenbach sollte im Zuge der Prüfung des Radwegeneubaus erfolgen (Maßnahme S017 des Radverkehrskonzepts). Im Zuge der in Kapitel 2.3 empfohlenen vertiefenden Untersuchung zum Ausbau der Abstellmöglichkeiten in der Idsteiner Innenstadt (Kapitel 2.7) soll auch der Bedarf der Sporthalle Am Hexenturm bewertet werden.

Bei bestehenden Freizeitzielen hat die Stadt Idstein auf den privaten Flächen keine direkte Möglichkeit zur Einflussnahme. Analog zum Vorgehen beim Einzelhandel wird daher empfohlen, auf die Betreibenden zuzugehen und über die fehlenden bzw. ungeeigneten Abstellanlagen zu informieren sowie ggfs. bei der Montage zu kooperieren. Wenn möglich, sollen zudem in der Nähe wichtiger Freizeitziele wie z.B. Kirchen auch Fahrradabstellplätze im öffentlichen Straßenraum bereitgestellt werden (vgl. Empfehlungen in Kapitel 2.3). Basierend auf der Besuchendenanzahl der Kirchen sollten mind. fünf Abstellmöglichkeiten pro Kirche installiert werden. Diese können sowohl entlang der Gebäudefasse als auch anstelle eines Pkw-Parkplatzes eingerichtet werden.

An und in allen Parks, Spielplätzen und Friedhöfen sollen geeignete Fahrradabstellmöglichkeiten installiert werden. An Parks sollten jeweils mehrere Abstellmöglichkeiten in der Nähe von Eingängen (jeweils 1- 3 Anlehnbügel) sowie an zentralen Orten entstehen (bis zu 5 Bügel). Auf Grundlage der Eingaben im Rahmen der öffentlichen Beteiligung folgen für den Stadtpark Stolzwiese exemplarisch Umsetzungsvorschläge. An Spielplätzen sollten mindestens zwei Fahrradabstellplätze in Eingangsnähe entstehen. Gerade an Spielplätzen, aber auch Friedhöfen wird zudem die Einrichtung von ausreichend groß dimensionierten Abstellmöglichkeiten für Lastenfahrräder empfohlen. So lassen sich nicht nur Kinder, sondern ggfs. auch Gartengeräte und Pflanzen für den Friedhof transportieren. In Abstimmung mit dem Ortsbeirat Idstein Kern laufen zum Zeitpunkt der Konzepterstellung Planungen zur Einrichtung von fünf Abstellplätzen am Friedhof (Nutzung Sperrfläche und Umwidmung eines Pkw-Stellplatzes) sowie von drei Abstellplätzen an der Trauerhalle auf einer Restfläche am Parkplatz.

Die Einrichtung von jeweils 3-5 Fahrradabstellmöglichkeiten an zentralen Freizeitzielen wie dem Limesturm und dem Alteburger Markt und weiteren Wanderparkplätzen soll geprüft werden. An den Wanderausgangspunkten bieten sich einzelne Pkw-Parkplätze für eine Umnutzung und Einrichtung von bis zu fünf Anlehnbügeln an.

**Umsetzungsvorschlag Stadtpark Stolzwiese**

**Abbildung 54: Standortempfehlung Fahrradabstellanlagen am Stadtpark Stolzwiese (Luftbild GoogleEarth)**

| Nr. | Standort | Bügel | Aufstellung |
|---|---|---|---|
| 1 | Graf-Gerlach-Straße | 4+2 | 4 Anlehnbügel zur Doppelaufstellung auf westlicher Fahrbahnseite und senkrecht zur Fahrtrichtung (Fläche ca. 2 * 5 m), 2 Lastenradstellplätze schräg (45°; Fläche ca. 2 * 2,8 m), ergänzend zur Einrichtung einer Fahrradstraße (Maßnahme S031) |
| 2 | Magdeburgstraße/ (Eichendorffstraße) | 2 | Anlehnbügel zur Doppelaufstellung schräg (45°) auf südlicher Fahrbahnseite vor bestehenden Parkständen, Einrichtung ergänzend zur Freigabe der Einbahnstraße (Maßn. S141) und Markierung einer Einfahrtschleuse gemäß Musterlösung FGE_04[14] (Freihalten der Sichtfelder von parkenden Pkw) |
| 3 | Im Hopfenstück/ (Magdeburgstraße) | 2 | Anlehnbügel zur Doppelaufstellung schräg (45°) auf östlicher Fahrbahnseite am nördlichen Ende bestehender Parkstände, Einrichtung ergänzend zur Freigabe der Einbahnstraße (Maßn. S140) analog zur Musterlösung FGE_04 (Freihalten der Sichtfelder von parkenden Pkw; Markierung von Haifischzähnen (Z 342) zur Verdeutlichung der Rechts-vor-Links-Regelung) |
| 4 | Im Hopfenstück/ (Gerichtsstraße) | 2 | Anlehnbügel zur Doppelaufstellung schräg (45°) auf östlicher Fahrbahnseite am südlichen Ende bestehender Parkstände, Einrichtung ergänzend zur Freigabe der Einbahnstraße (Maßnahme S140) analog zur Musterlösung FGE_04 (Freihalten der Sichtfelder von parkenden Pkw; Markierung von Haifischzähnen (Z 342) zur Verdeutlichung der Rechts-vor-Links-Regelung) |

[14] https://rv-k.de/Musterloesungen/FGE_04.pdf

## 2.7 Weiteres Vorgehen Idsteiner Innenstadt

Insgesamt herrscht in der Innenstadt ein erhöhter Bedarf für Abstellanlagen. In der Altstadt gelten jedoch aufgrund der beengten Platzverhältnisse sowie des Denkmalschutzes (Stadtbild) besondere Rahmenbedingen. Daher wird eine vertiefende Untersuchung für den gesamten Innenstadtbereich empfohlen, die im Besonderen auch die Belange des örtlichen Einzelhandels und der Gastronomie berücksichtigt. Dabei soll sowohl ein dezentrales, kleinteiliges Angebot an Fahrradbügeln im Straßenraum als auch größere Abstellanlagen für gesichertes Fahrradparken in zentralen Lagen geschaffen werden.

**Abbildung 55: Empfohlenes Untersuchungsgebiet für die Einrichtung zentraler und dezentraler Abstellmöglichkeiten in der Idsteiner Innenstadt (Luftbild GoogleEarth)**

Um für den Ausbau gesicherter Abstellplätze Synergien zu schaffen, sollen hierfür zunächst Standorte am ZOB sowie in der Nähe öffentlicher Einrichtungen wie der Stadtverwaltung und der Stadthalle am Löherplatz (s. Kapitel 2.4) bzw. der Sporthalle Am Hexenturm (s. Kapitel 2.6) geprüft werden. Entsprechende Anlagen können dann sowohl von Besuchenden der Stadt als auch der Besuchenden bzw. Beschäftigten der jeweiligen Einrichtung genutzt werden. Bei der Herstellung zentraler Abstellanlagen sind auch die Anforderungen des Radtourismus in Idstein zu berücksichtigen (E-Bike-Ladestation). Um Flächen zu sparen, ist die Einrichtung von Sammelschließanlagen mit Doppelstockparkern zu prüfen.

# 3 Sonstiges

## 3.1 E-Bike-Ladestation

Die Reichweite von Elektrofahrrädern ist für den Alltagsverkehr in der Regel ausreichend. Bei maximaler Motorunterstützung ist eine Reichweite von mindestens 25 Kilometer üblich. Durch das einfache Entnehmen des Akkus kann dieser an der Arbeitsstelle oder zuhause unkompliziert geladen werden.

Ein Bedarf an E-Bike-Ladestationen im Alltagsverkehr besteht folglich nicht.

Im Freizeitverkehr kann auf Grund längerer Strecken ein Bedarf am „Nachladen“ der Elektrofahrräder bestehen. Aufgrund des lang andauernden Ladevorgangs ist dies aber nur in Kombination mit längeren Aufenthalten, also im Bereich von Gastronomie oder Freizeiteinrichtungen sinnvoll.

In der Stadt Idstein kommen neben der bestehenden Station am Löherplatz als Standorte der Idsteiner Bahnhof sowie perspektivisch das Tournesolbad in Frage. Hierbei ist insbesondere das Thema des Stromanschlusses für eine wirtschaftliche Umsetzung entscheidend.

## 3.2 Service-Station Fahrrad

Neben Fahrradabstellanlagen ist die Installation von Servicestationen an wichtigen Verkehrsknotenpunkten (bspw. an Bahnhöfen) ein weiterer Baustein der Radverkehrsförderung. Diese ermöglichen kleinere Reparaturen am Fahrrad selbstständig zu erledigen. Die Stadt Idstein hat im Herbst 2022 in der Gerichtsstraße auf Höhe der Polizeistation eine Servicestation eingerichtet. Weitere Standorte wie beispielsweise im Rahmen der Planung einer Mobilitätsstation am Idsteiner Bahnhof sind zu prüfen.

## 3.3 Privatflächen im Einzelhandel und Dienstleistungsgewerbe

Die Gemeindeverwaltung kann aktiv auf Gewerbetreibende zugehen und diese über die Sinnhaftigkeit von Fahrradabstellplätzen informieren. Den Gewerbetreibenden kann darüber hinaus angeboten werden, dass die Gemeinde Anlehnbügel zur Verfügung stellt und montiert, sofern die Gewerbetreibenden dafür geeignete Flächen auf Ihrem Grundstück zur Verfügung stellen.

# 4 Allgemeine Empfehlungen

Ziel sollte es sein, im gesamten Gemeindegebiet einheitliche Anlehnbügel zu schaffen. Es wird empfohlen, dass der kommunale Bauhof eine gewisse Anzahl an Anlehnbügeln anschafft und diese im Bereich der öffentlichen Flächen kontinuierlich montiert. Die Anlehnbügel in der Idsteiner Innenstadt entsprechen dem Standard (Abbildung 56). Dieses Modell eignet sich demnach zur Montage an weiteren Standorten.

Insbesondere bei größeren Abstellanlagen ist bei der weiteren Planung der Leitfaden Fahrradabstellanlagen des Hessischen Verkehrsministeriums heranzuziehen[15]. Im Leitfaden Fahrradabstellanlagen sind auch verschiedene geeignete Typen von Abstellanlagen aufgeführt.

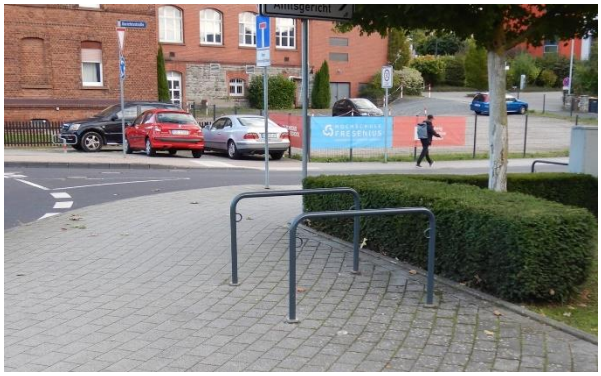


**Abbildung 56: Kommunaler Anlehnbügel-Typ in Idsteiner Innenstadt**

**Abbildung 57: Lastenradstellplätze gem. StVO (Zusatzzeichen 1010-69)**

Bei der Angebotsplanung ist die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern und Sonderformen zu beachten. Lastenräder und Fahrräder mit Packtaschen, Anhängern und Kindertransportern haben einen höheren Flächenbedarf. Dies sollte bei der Bemaßung der Abstellanlagen berücksichtigt werden. Eine Möglichkeit hierzu bietet auch die Ausweisung von Lastenradstellplätzen (Abbildung 57).

Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen kann bei Flächenknappheit auch auf Kosten von Pkw-Stellplätzen geschehen. Mit Blick auf die Kapazität und den Flächenverbrauch sind Fahrradabstellplätze deutlich effektiver in der Flächennutzung. Laut Hinweisen zum Fahrradparken können „auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes in der Regel vier bis sechs Fahrräder geparkt werden.“[16]

# 5 Fördermöglichkeiten

Es existieren zahlreiche Fördermöglichkeiten für den Bau von Fahrradabstellanlagen. Einen guten Wegweiser aller Fördermöglichkeiten für den Radverkehr, aufgeschlüsselt nach Bundesland und Art der Fördermaßnahme, stellt das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) mit der *Förderfibel*[17] bereit. Diese wird laufend aktualisiert und kann daher unabhängig der nachfolgenden zum jetzigen Zeitpunkt gültigen Auflistung genutzt werden. Ebenso stellt das Land Hessen eine *Übersicht*[18] mit Förderprogrammen für alle Maßnahmen des Radverkehrs, darunter auch Fahrradabstellanlagen, bereit.

Aktuell sind dabei folgende Förderprogramme zu nennen:

- **Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität**
    - Förderquote i.d.R. 70 %
    - Bagatellgrenze 20.000 Euro für Bike & Ride Anlagen

[15] Leitfaden Fahrradabstellanlagen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2020

[16] Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

[17] https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html?nn=3750392

[18] https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen/

- **Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz**
  - Förderquote i.d.R. 70 %
  - Bagatellgrenze: 50.000 Euro
- **Bike+Ride Offensive im Rahmen der Kommunalrichtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten**[19]
  - Bundesweit
  - Kooperation des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) und der Deutschen Bahn (umfassendes Beratungsangebot)
  - Förderquote 70 % (85 % für finanzschwache Kommunen)
  - Bagatellgrenze 5.000 Euro

- **Förderprogramm Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen im Rahmen der Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs**[20]
  - Förderquote 75 % (90 % für finanzschwache Kommunen)
  - Förderfähig ab mind. 100 Stellplätzen
  - Förderfähig sind ebenso Ausstattungselemente für ergänzende Serviceleistungen

- **Sonderprogramm: Stadt und Land bis 2026**
  - Bundesweit
  - Förderquote i. d. R. 75 % (bei Finanzschwachen Kommunen bis zu 90 %)
  - Keine Bagatellgrenze durch Bund vorgegeben

- **Förderprogramm Rhein-Main-Verkehrsverbund: Investive Kleinmaßnahmen**
  - RMV-Gebiet
  - Grundausstattung an Verkehrsstationen des RMV
  - Förderquote je nach Bedeutung der Verkehrsstation (Stationskategorie): 70 bis 90%

Um Kommunen bei der Planung, dem Bau sowie der Finanzierung von Fahrradabstellanlagen umfassend zu informieren und zu unterstützen, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die *Infostelle Fahrradparken am Bahnhof*[21] eingerichtet. Das Ziel dabei ist, zwischen den Zuständigkeiten von Bund, Ländern, Kommunen, Deutsche Bahn sowie Flächeneigentümer*innen zu vermitteln und den Ausbau zu beschleunigen.

[19] https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/bikeride-offensive

[20] https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/InvestiveMassnahmen/Foerderaufruf_Fahrradparken/foerderaufruf__fahrradparken_node.html

[21] DB und BMDV: https://radparken.info/

# Fahrradabstellanlagen

**Anlage 21**

**Eingaben Ortsbeiräte (März/April 2023)**

*OBR Idstein-Kern*

*Wörsdorf (SPD) / Wörsdorf (B90/Grüne) / Wörsdorf (CDU)*

*OBR Walsdorf*

*OBRe Ehrenbach, Eschenhahn, Niederauroff, Oberauroff*

*OBR Oberauroff*

*Stellv. Ortsvorsteher Eschenhahn*

*OBRe Nieder-Oberrod und Kröftel*

*OBR Dasbach*

*Mindl. Eingabe Lenzhahn*

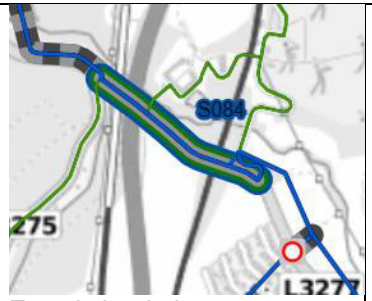
**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

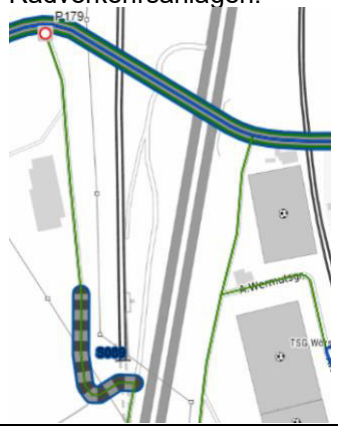
| Lfd. Nr. | Maßnahmen-Nr. | Straße, Verbindung | Partei/Gruppe bzw. Name | Kurztext | Langbeschreibung | Begründung | Rückmeldung | Beschluss |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| wird v. OV ausgefüllt | Pxyz bzw.Sxyz. Spalte B oder C ausfüllen | Straßenname, Beschreibung der Wegstrecke | Name, wenn persönlich | Vorschlag/Frage prägnant | Vorschlag/Frage ausführlich | Begründung des Vorschlags (kann bei Fragen entfallen) | ggf. Stellungnahme der Verwaltung oder des beauftragten Büros | Ergebnis OBR-Beratung |
| KR01 | allg. | allgemein | Grüne | Gesamteinschätzung positiv | Insgesamt stellt der bisherige Stand des Radverkehrskonzept eine gute Zusammenstellung wirkungsvoller Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Idstein-Kern dar. | | | |
| KR02 | allg. | allgemein | Grüne | Bündelungsvorschläge erforderlich | Die Maßnahmen werden nicht vollständig und zeitgleich umgesetzt werden können. Ein Vorschlag zur Bündelung von Maßnahmen aus fachlicher Sicht ist noch erforderlich. | Die politischen und wirtschaftlichen Entscheidungen sollten so getroffen werden, dass die gebündelten Maßnahmen jeweils für sich genommen eine Verbesserung bewirken, z.B. derart, dass Trassenführungen durchgängig befahrbar werden. Einzelmaßnahmen haben keine große Wirkung, wenn die Gesamttrasse noch nicht verfügbar ist. | | Bündelung in der Umsetzung, nicht nur einzelne Maßnahmen |
| KR03 | S049 | | SPD | Machbarkeitsstudie Verbindung Idstein - Niedernhausen - Wiesbaden | Die geplante Machbarkeitsstudie sollte um den Abschnitt bis zur Gemeindegrenze Bad Camberg erweitert werden. | Laut dem Radverkehrskonzept soll das Radverkehrspotenzial sowie Varianten zur Führung der Verbindung Idstein - Niedernhausen - Wiesbaden im gesamten Korridor im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vertieft untersucht werden.<br>Die Verbindung Wiesbaden - Niedernhausen - Idstein - Bad Camberg ist Bestandteil des Hauptradnetztes Hessen. Daher sollte der Abschnitt Idstein-Kern - Walsdorf bis zur Gemeindegrenze Bad Camberg in die geplante Machbarkeitsstudie aufgenommen werden, damit langfristig ein ausgebautes Hauptradnetz entsteht. | | |
| KR04 | allg. | allgemein | Reimers | | Gibt es eine Art „Richtgeschwindigkeit“, die dieser Planung zugrundeliegt? | | | Beantwortet |
| KR05 | allg. Streckenführung | Park in der Ritzbach | Reimers | Radwege in Parks von Fußwegen trennen | Die Streckenführung der Radwege ist unabhängig von den vorhandenen Fußwegen festzulegen. Beide Wege sind möglichst durch Bepflanzungen zu trennen. | Fußgänger und Radfahrer sollen jeweils ihren eigenen Weg nutzen können.<br><br>Dadurch werden Konflikte vermieden; die Radfahrer können die Strecke zügig durchfahren und die Fußgänger müssen nicht auf Radfahrer achten bzw. ihnen ausweichen. | | |

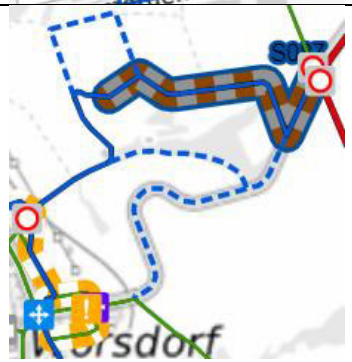
| Lfd. Nr. | Maßnahmen-Nr. | Straße, Verbindung | Partei/Gruppe bzw. Name | Kurztext | Langbeschreibung | Begründung | Rückmeldung | Beschluss |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KR06 | S031 | Stolzwiesenquerung | Grüne | Park vom Radverkehr frei halten | Eine Durchquerung des Stolzwiesen-Parks in West-Ost-/Ost-West-Richtung sollte vermieden werden. Stattdessen ist die Routenführung durch die Straße "Stolzwiese" zu bevorzugen. | Der Park sollte für Personen aller Generationen, die dort zu Fuß unterwegs sind, gefahrlos benutzt werden können. Eine Wegeführung für den Radverkehr ist dort nicht notwendig, weil in unmittelbarer Nähe eine benutzbare Straße zur Verfügung steht.<br>Dieser Hinweis betrifft ausdrücklich nicht die Nutzung des Johann-Wolter-Wegs am westlichen Rand der Stolzwiese (u.a. Maßnahmen P163 und P177), dort ist eine Routenführung sinnvoll und möglich. | | |
| KR07 | allg. Streckenführung | Park in der Ritzbach, Park in der Stolzwiese usw. | Reimers | Diagonalverbindung von Nordosten nach Südwesten herstellen | Das Radverkehrskonzept sieht die Wegführung von Norden durch die Stettiner Straße bis zur Kreuzung mit der Friedrich-Ebert-Straße vor, dann durch die Danziger Straße und den Tunnel unter der Bahn nach Idstein-West.<br><br>Zusätzlich sollte die Möglichkeit geschaffen werden, auf einer neuen Trasse für Radfahrer (getrennt von den Fußgängern) den Park von Nordosten nach Südwesten zu durchqueren, um nach Idstein-West zu fahren. | Die Wegführung über ca. 300 m durch den Park ohne jeglichen Autoverkehr sollte genutzt werden. Es gibt nur wenige andere Radwege abseits von Straßen.<br><br>Der Park würde dadurch auch belebt werden.<br><br>Die Strecke wäre auch eine geeignete Strecke, um Radfahren zu lernen. | | |
| KR08 | allg. Streckenführung | Übergeordnetes Radwegenetz in der Innenstadt (rote Linien) | Reimers | Der überörtliche Radfernweg R6 ist nicht grundsätzlich durch die Mitte der Kernstadt zu führen.<br><br>Die Radwege in der Altstadt sind als innerörtliche Wege einzustufen | Der R6 führt vom Waldecker Land ins Rheinteil: Wegführung über Esch nach Niedernhausen und auf die Platte. | Radfernwege führen nicht grundsätzlich durch Ortsmitten (siehe Moselradweg, Ruhrradweg , Weserradweg, Bodenseeradweg).<br><br>Für Gruppen von Radfahrern ist es schwierig, durch Fußgängerzonen zu fahren. Diese Gruppen bevorzugen Strecken (insbesondere Wirtschaftswege mit seltenem Autoverkehr), auf denen Innenstädte zügig umfahren werden können.<br><br>Eine Nord-West-Umfahrung Idsteins ist möglich, die Beschilderung muss dafür angepasst werden. Wegweiser, die den Weg in die Altstadt Idsteins zeigen, müssen aufgestellt werden. Dabei ist auf Einkehrmöglichkeiten und z. B. die „nette Toilette“ - in der Stadt -hinzuweisen. | | |

Nord-Süd Achse durch den Stadtpark akzeptiert, ansonsten sind Führungen durch Parks zu vermeiden wenn möglich.

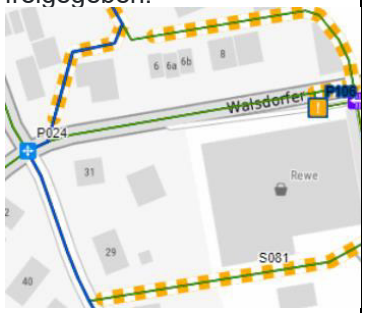
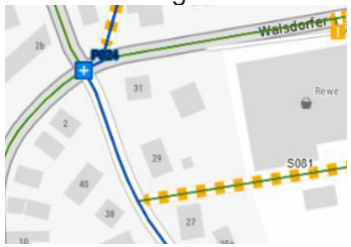
| Lfd. Nr. | Maßnahmen-Nr. | Straße, Verbindung | Partei/Gruppe bzw. Name | Kurztext | Langbeschreibung | Begründung | Rückmeldung | Beschluss |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KR09 | allg. Punktmaßnahmen | Vorhandene Bordsteine bzw. Randsteine an Straßeneinmündungen und Wegeinmündungen entfernen | Reimers | Bordsteine und Randsteine nicht nur absenken sondern grundsätzlich entfernen und eine durchgehende Asphaltdecke in der Breite der Radwegtrasse herstellen.<br><br>Davon darf nur nach sorgfältiger Abwägung in wenigen Fällen abgewichen werden. | Gute und zügige Befahrbarkeit gewährleisten und damit die Grundlage dafür schaffen, dass die Radwege angenommen werden. | Negativ-Beispiel:<br>Wegführung von der Zissenbach kommend zum Marktplatz (Weiherwiese):<br><br>Bordstein am Übergang vom Fuß- und Radweg auf die Straße „Am Hexenturm“<br>Bordstein am Übergang in der Straße „Am Hexenturm“ von der asphaltierten Straße auf die gepflasterte Straßenfläche.<br><br>Mit einer üblichen Radfahrgeschwindigkeit von 15 km/h kann dieser Streckenabschnitt nicht bequem passiert werden.<br><br>Beispiel Friedhofstraße: Querrinne und quer angeordneter Randstein im untersten Teil der Straße<br><br>Beispiel: Weg über den Rosenkippel nach Niederauroff:<br>gefährliche Querrinne im abschüssigen Teil der Strecke. | | |
| KR10 | allg. Punktmaßnahmen | | Reimers | Anhalte- und Anfahrhilfen an Einmündungen vorsehen | | Für Radfahrer ist das Anhalten und Absteigen sowie danach das Aufsteigen und Anfahren an Kreuzungen lästig, oft auch beschwerlich.<br><br>Mit Anhaltehilfen kann man auf dem Rad sitzenbleiben und sich von der Anhaltehilfe abstoßen, um loszufahren. | | |
| KR11 | allg. Punktmaßnahmen | | Reimers | Radweg-Oberflächen, die einen Spurrilleneffekt haben, entfernen | | Wenn Straßen an den Rändern (Rinnstein) in Längsreihen gepflastert sind, sind diese Streifen schlecht zu befahren (Spurrilleneffekt)<br><br>Beispiele: Wiesbadener Straße, Veitenmühlweg | | |
| KR12 | P128 | Am Rödchen - Brücke über die Bahnlinie | Reimers | Verbesserung der Befahrbarkeit und Beschilderung | Von der Weldertstraße aus ist der Radweg zu beschildern bzw. ein Piktogramm anzubringen und der Bordstein ist zu entfernen, d. h. durchgehende Asphaltierung auf die Brücke, damit eine gute Befahrbarkeit erreicht wird. | | | |

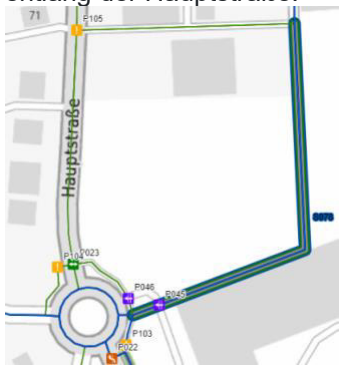
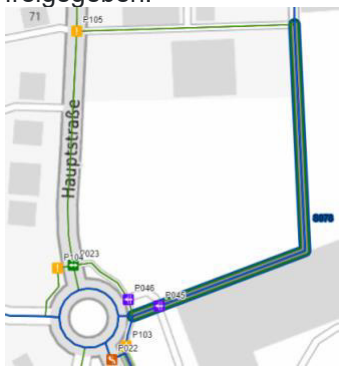
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Maßnahmen Nr** | **Situation** | **Beschreibung** | **Begründung** | **Sonstiges** | **Stellungnahme SPD Wörsdorf** |
| S084: Radweg Wörsdorf/ Wallrabenstein |  <br>Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindig-keit liegt bei 60 km/h (Auto-bahnunterführung) bzw. 40 km/h (Bahnunterführung) inkl. Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung. | Kurzfristig: Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen und Beleuchtung des Autobahntunnels. Mittel- bis langfristig: Neubau straßenbegleitender Geh- und Radweg einschließlich Unterführungsneu- bzw. Ausbau (ggfs. im Zuge von Sanierungs-/Ausbauarbeiten der Bahnstrecke bzw. der Autobahn). | Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten sowie der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet (Schulverbindung). Umfahrung über Henriettenthaler Hof nicht für den Alltagsradverkehr geeignet: Umwege, starke Steigung, Autobahnunterführung nicht umfahrbar. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da Maßnahmen nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und aktuell nur schwer abzuschätzen sind. | Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit (40 km/h) sowie Verbot des Überholens einspuriger Fahrzeuge (VZ 277.1) im gesamten Abschnitt prüfen. Hessen Mobil (Stellungn. 03/2022): Radweg in Dringlichkeitsbewertung berücksichtigt, bisher nicht in Planungsprogramm aufgenommen. Bei künftiger Realisierung eines Neubaus ist einstreifige, signalgesteuerte Verkehrsführung im Zuge der Bahnunterführung machbar.<br><br>**Verkehrsmengen (DTV):**<br>4091 Kfz/24h | 2022_03_22_Bau_und_Planungsausschuss<br>Die Querrung durch den Wörsbachtunnel muss geprüft werden. Siehe auch Protokoll<br>2022_04_07_Beschluss zum Prüfantrag DS<br>Wurden die mit DS081/2022 beschlossenen Prüfungen durchgeführt und mit welchem Ergebnis?<br><br>Sehr hohe Priorität (1) |
| S088: Radweg neu bauen Wörsdorf/ Wallbach | Es existiert kein straßen-begleitender Geh- und Rad-weg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindig-keit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung. | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn (Wörsdorf) und Ende (Wallbach) des Radweges. | Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet | | Es sind streckenweise Geschwindigkeiten von 60 und 80 km/h erlaubt.<br><br>Sinnvoll; keine hohe Prio<br><br>Priorität mittel (3) |

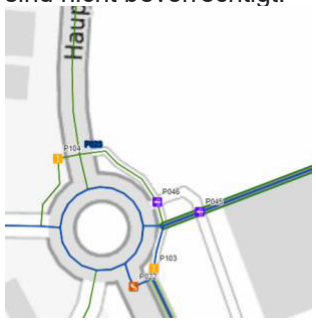
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Maßnahmen Nr** | **Situation** | **Beschreibung** | **Begründung** | **Sonstiges** | **Stellungnahme SPD Wörsdorf** |
| P179<br>VZ 250<br>(Verbot für Fahrzeuge aller Art) für Radverkehr freigeben | Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt den Radverkehr aus.<br> | Ersetzen durch Zeichen 260 „Verbot für Kfz“ oder Ergänzung des Zusatzzeichens 1022-10 „Radverkehr frei“.<br> | Die Verbindung ist Teil des Radverkehrsnetzes. Nicht ortskundige Radfahrende werden abgehalten die Radverbindung zu nutzen. Eine durchgehend korrekte Beschilderung führt generell zu einer höheren Regelakzeptanz. | | Zustimmung |
| S089<br>Oberfläche asphaltieren | Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit grobem Schotter. Die parallel verlaufende K691 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.<br>  | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.<br> | Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. | Die Radverbindung bietet eine Alternative zur Umfahrung der Engstellen (Überführung der ICE-Trasse, Autobahnunterführung), die jedoch mit Umwegen verbunden ist. | Nicht für sinnvoll erachtet |

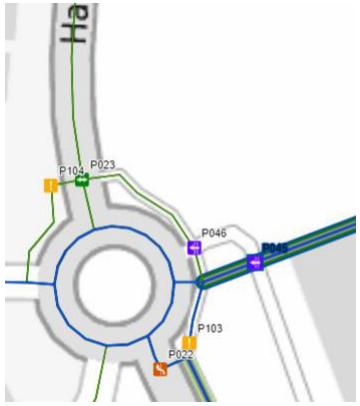
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Maßnahmen Nr** | **Situation** | **Beschreibung** | **Begründung** | **Sonstiges** | **Stellungnahme SPD Wörsdorf** |
| P026 **Überquerungsstelle sichern** | Die betrachtete Querungsstelle ist nicht barrierefrei ausgebaut und schafft keine direkte Verbindung zwischen Scheidgraben und Nikolaus-von-Flue-Straße. Aktuell muss der Radverkehr auf die Fahrbahn der Wallbacher Straße einbiegen, um die Straße zu queren. | Barrierefreier Ausbau der Querungstelle inklusive eines angerampten Geh- und Radweges, der parallel zur Wallbacher Straße auf An der Lehmgrube führt. | Die Anpassung der Querungsstelle ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn und schafft eine direkte Verbindung zwischen Scheidgraben und Nikolaus-von-Flue-Straße. | | Wird befürchtet<br><br>Prio hoch (1) |
| S087 Radweg Wörsdorf-Walsdorf |   Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Wörsdorf und Walsdorf. Die parallel verlaufende L3026 verfügt über keine Radverkehrsanlagen. | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht mit Anschluss (Sicherung der Querungsstelle) an bestehenden straßenbegleitenden Geh- und Radweg (L3026) nach Walsdorf. | Eine durchgehende Verbindung zwischen Wörsdorf und Walsdorf ist aktuell nur umwegig über Wirtschaftswege in Richtung Esch, Hohe Straße und den straßen-begleitenden Radweg ab Einmündung Hohe Straße im nördlichen Abschnitt der L3026 vorhanden. Die Führung auf der Fahrbahn der L3026 ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrs belastung, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit sowie der Topografie nicht für Radfahrende geeignet. | Im Rahmen der Vorplanung sind alternative Führungen zu prüfen: (1) Neubau eines straßenbegleitenden Radweges (L3026) bis Einmündung Hohe Straße und (2) Ausbau parallel verlaufender unbefestigter Wirtschaftswege. | Da der aktuelle Radweg südlich entlang der L3026 verläuft ist die Anbindung über die Hohe Straße und dem „Escherweg“ eine akzeptable Anbindung.<br>Die angedachte Querung und die Topographie der angedachten neuen Strecke sehen wir als nicht unbedingt notwendig. Wäre aber ein schöner Wander-weg. Diese Maßnahme stufen wir mit niedriger Priorität ein.<br><br>Prio (4) |

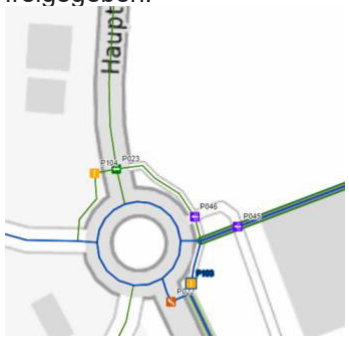
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Maßnahmen Nr** | **Situation** | **Beschreibung** | **Begründung** | **Sonstiges** | **Stellungnahme SPD Wörsdorf** |
| S080 Radweg neu Parallel zur Henriettenthaler Straße | Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Wörsdorf und Wallrabenstein. Die parallel verlaufende L3277 verfügt über keine Radverkehrsanlagen.<br> | Herstellen einer östlichen Radverkehrstangente in Wörsdorf. | Der Abschnitt bildet einen Lückenschluss zwischen bestehenden Wegen abseits der stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen. Eine Verbindung zwischen Wörsdorf und Wallrabenstein ist aktuell nur über die parallel verlaufende L3277 (Henriettenthaler Straße) vorhanden, die aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nicht für den Radverkehr geeignet ist. | In der weiteren städtebaulichen Entwicklung Wörsdorfs ist die Fuß- und Radverbindung zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität im Stadtteil zu priorisieren. Verlauf im Rahmen der Bebauungsplanung Brückenbacher Weg festzulegen (möglichst nahe der L3277). Unterschiedliche Führungsformen sind zu prüfen und eine möglichst direkte Routenführung zu gewährleisten. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da die Maßnahmen nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und aktuell nur schwer abzuschätzen sind. | Zustimmung<br><br>Priorität hoch (1) |
| P047<br>**Ausfahrt/Einmündung sichern** | Der straßenbegleitende Radweg quert eine Ausfahrt mit eingeschränkten Sichtverhältnissen.<br> <br> | Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die Einmündung sowie Beschilderung mit Zusatzzeichen "Radfahrende von links und rechts" als Hinweis für den einmündenden Kfz-Verkehr.<br> | Die fehlende Erkennbarkeit von Radverkehrsanlagen an Ausfahrten und Einmündungen stellt ein Sicherheitsrisiko dar. Dies gilt insbesondere bei Zweirichtungsradwegen. | | Wird begrüßt<br><br>Pirortät hoch (1) |

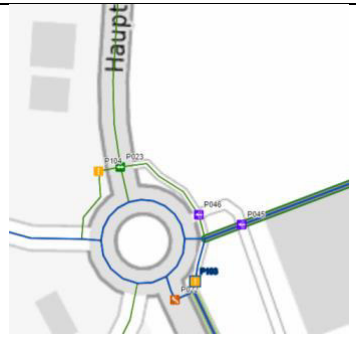
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Maßnahmen Nr** | **Situation** | **Beschreibung** | **Begründung** | **Sonstiges** | **Stellungnahme SPD Wörsdorf** |
| P106 | Der bestehende Gehweg ist nicht für den Radverkehr freigegeben.   | Freigabe für den Radverkehr durch Kennzeichnung als Gehweg (VZ 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ aber der Überquerungsstelle bis Einmündung des Wirtschaftswegs Richtung Hohe Straße. | Die Zulassung des Radverkehrs in Bereichen des Fußverkehrs stellt den Ausnahmenfall dar. Die Freigabe im betrachteten Abschnitt wird empfohlen, da die Benutzung der Fahrbahn nur bedingt für den Radverkehr geeignet ist. | Verbreiterung des Gehwegs zwischen Überquerungsstelle und Rewe-Zufahrt auf 2,50 m prüfen. | Zustimmung<br><br>Priorität hoch (1) |
| P024<br>**Führung an Knotenpunkt verbessern** | Komplexe Verkehrssituation am Knotenpunkt durch zahlreiche Einmündungen und teils eingeschränkte Sichtbeziehungen.   | Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs auf allen Fahrbeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden. | Die Überplanung des Knotenpunkts übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzepts. Durch die Optimierung des Knotenpunktes soll ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet werden. | Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunkts noch nicht abzuschätzen sind. Verkehrsmengen beziehen sich auf südlichen Ortseingang Wörsdorfs (L3026). Verkehrsmengen L3277 (nördlicher Knotenpunktarm, DTV 4091) und L 3026 Richtung Walsdorf (östlicher Knotenpunktarm, DTV 3692). | Befürwortung der Erstellung eines Kostenrahmens. Vorschlag seitens SPD aus dem Jahr 2013 (Minikreisel)<br><br>Priorität hoch (1) |
| S098 Radweg Wörsdorf/ Esch | Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche. | Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung | Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen. | | Wird befürwortet<br><br>Prio (2) |
| S078 Radweg Neu/ Aldi | Die Hauptstraße (L3026) verfügt über keine Radverkehrsanlagen und der bestehende | Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges. Neuordnung der Verkehrsführung am | Der Weg ist Teil der östlichen Radverkehrstangente Wörsdorf abseits der stark | Ausgestaltung des östlichen Knotenpunktarms als Straße mit straßenbegleitendem Geh- und Radweg sowie | Zustimmung<br><br>Priorität hoch (1) |

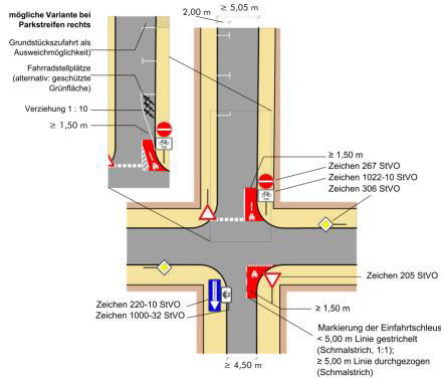
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Maßnahmen Nr** | **Situation** | **Beschreibung** | **Begründung** | **Sonstiges** | **Stellungnahme SPD Wörsdorf** |
| | Straßenquerschnitt lässt dies nicht zu. Die bestehende Wegeverbindung durch Wörsdorf verläuft auf einem für den Radverkehr freigegeben Gehweg durch einen Kreisverkehr und entlang der Hauptstraße.   | östlichen Knotenpunktarm des Kreisverkehrs am Ortseingang Wörsdorfs. | befahrenen Hauptverkehrsstraßen. Die Führung auf der Fahrbahn der L3026 ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs nicht geeignet. Kreisverkehre sind in Bezug auf den Radverkehr grundsätzlich unfallauffällig. Dementsprechend ist auch die Führung auf einem umlaufenden, freigegebenen Gehweg nur bedingt geeignet. Hinzu kommt die bestehende unübersichtliche Verkehrsführung. | Parkplatzaus- und -einfahrten zum Aldi (nördlich) sowie zum Gewerbegebiet (südlich). Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die südliche Einmündung sowie Beschilderung mit Zusatzzeichen "Radfahrende von links und rechts" als Hinweis für den einmündenden Kfz-Verkehr. | |
| P105 | Der bestehende Gehweg ist nicht für den Radverkehr freigegeben.   | Freigabe für den Radverkehr durch Kennzeichnung als Gehweg (VZ 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ sowie Zusatzzeichen 1000-31 "Beide Richtungen" ab Ortseingang Wörsdorf bis Einmündung der Radverbindung nördlich der Aldi-Filiale. | Die Zulassung des Radverkehrs in Bereichen des Fußverkehrs stellt den Ausnahmenfall dar. Die Freigabe im betrachteten Abschnitt wird empfohlen, da andernfalls eine doppelte Querung der Hauptstraße erforderlich ist. Der betrachtete Abschnitt verfügt über die erforderliche Breite für eine verträgliche Gehwegbenutzung durch den Radverkehr. | Sicherung des östlichen Knotenpunktarm des Kreisverkehrs durch Furtmarkierungen (siehe Maßnahme Ausfahrt/Einmündung sichern). | Zustimmung |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Maßnahmen Nr** | **Situation** | **Beschreibung** | **Begründung** | **Sonstiges** | **Stellungnahme SPD Wörsdorf** |
| P104 | Der vorhandene Gehweg ist am Kreisverkehr als benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg beschildert. Nördlich der Kreisverkehrszufahrt kreuzt der Weg mehrere Grundstückszu- und -ausfahrten.<br> <br> <br>Aufhebung der Benutzungspflicht. Beschilderung mit Verkehrszeichen 239 „Gehweg" mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei". | | Grundstückszufahrten und ungesicherte Einmündungen und Ausfahrten im Zuge von Geh- und Radwegen erhöhen die Anzahl der Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr. Für den schnellen Radverkehr sollte die Benutzung der Fahrbahn der L3026 freigestellt werden. | | Aktuell kein Handlungsbedarf. Bestehende Lösung soll beibehalten werden. |
| P023 | Fuß- und Radverkehr queren eine innerörtliche Kreisverkehrszufahrt und sind nicht bevorrechtigt.<br>  | Barrierefreier Umbau der Mittelinsel sowie Markierung der Querungsstelle als FGÜ analog zur Musterlösung (SON_05). Beschilderung mit Zeichen 205 ("Vorfahrt gewähren") und Zeichen 215 ("Kreisverkehr") vor FGÜ anbringen.<br> | Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen sollen an Kreisverkehren in bebauten Gebieten Überquerungsstellen für den Fußverkehr als Fußgängerüberwege ausgebildet werden. | Bei der baulichen Anpassung der Querungsstelle ist darauf zu achten, dass die Furt für den Fußverkehr maximal 4 Meter von der Kreisfahrbahn angelegt wird. | Aktuell kein Handlungsbedarf |

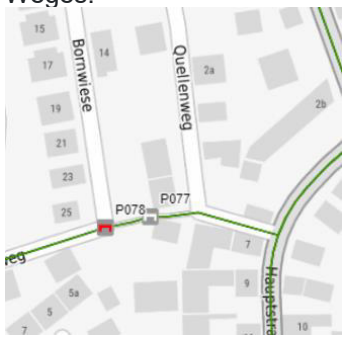
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Maßnahmen Nr** | **Situation** | **Beschreibung** | **Begründung** | **Sonstiges** | **Stellungnahme SPD Wörsdorf** |
| P045 | Ein- und Ausfahrt des südöstlich des Kreisverkehrs liegenden Parkplatz sind mit dem östlichen Knotenpunktarm zusammengelegt. Dies führt zu einer unübersichtlichen Verkehrssitutation und schafft eine Gefahrenstelle insbesondere für den Fuß- und Radverkehr.<br>  <br> | Neuordnung der Verkehrsführung am östlichen Knotenpunktarm. Ausgestaltung als Straße mit straßenbegleitendem Geh- und Radweg sowie Parkplatzaus- und einfahrten zum Gewerbegebiet (südlich) sowie zum Aldi (nördlich) (siehe Maßnahme X) . Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die Einmündung sowie Beschilderung mit Zusatzzeichen "Radfahrende von links und rechts" als Hinweis für den einmündenden Kfz-Verkehr.<br> | Die fehlende Erkennbarkeit von Radverkehrsanlagen an Ausfahrten und Einmündungen stellt ein Sicherheitsrisiko dar. Dies gilt insbesondere bei Zweirichtungsradwegen. | | Dringender Handlungsbedarf Maßnahmen werden begrüßt<br><br>Priorität hoch (1) |
| P046 | Der bestehende Gehweg ("Radverkehr frei") quert den östlichen Knotenpunktarm. Die Ein- und Ausfahrt des südöstlichen Parkplatzes münden direkt in Kreisverkehr. Dies führt zu einer unübersichtlichen Verkehrssituation mit teils eingeschränkten Sichtverhältnissen. | Markierung der Gehwegüberfahrt mit Fahrradsymbol sowie Beschilderung mit Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts" als Hinweis für den einmündenden Kfz-Verkehr (oberhalb von Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" und Zeichen 215 "Kreisverkehr" anzubringen). Neuordnung der Verkehrsführung am östlichen Knotenpunktarm. | Die fehlende Erkennbarkeit von Radverkehrsanlagen an Ausfahrten und Einmündungen stellt ein Sicherheitsrisiko dar. Dies gilt insbesondere bei Zweirichtungsradwegen.<br> | Abweichend von Musterlösung SON_07 wird der Radverkehr innerorts in beide Richtungen durch den Kreisverkehr geführt | Keinen Radverkehr durch den Kreisverkehr leisten. Kein Handlungsbedarf. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Maßnahmen Nr** | **Situation** | **Beschreibung** | **Begründung** | **Sonstiges** | **Stellungnahme SPD Wörsdorf** |
| | | Ausgestaltung als Straße mit straßenbegleitendem Geh- und Radweg (siehe Maßnahme X) sowie Parkplatzaus- und einfahrten zum Gewerbegebiet (südlich) sowie zum Aldi (nördlich). | | | |
| P103 | Der bestehende Gehweg ist nicht für den Radverkehr freigegeben.  | Freigabe für den Radverkehr durch Kennzeichnung als Gehweg (VZ 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ sowie Zusatzzeichen 1000-31 "Beide Richtungen" ab Ortseingang Wörsdorf bis Einmündung der Radverbindung nördlich der Aldi-Filiale | Die Zulassung des Radverkehrs in Bereichen des Fußverkehrs stellt den Ausnahmenfall dar. Die Freigabe im betrachteten Abschnitt wird empfohlen, da andernfalls eine doppelte Querung der Hauptstraße erforderlich ist. Der betrachtete Abschnitt verfügt über die erforderliche Breite für eine verträgliche Gehwegbenutzung durch den Radverkehr. | Sicherung des östlichen Knotenpunktarm des Kreisverkehrs durch Furtmarkierungen (siehe Maßnahme Ausfahrt/Einmündung sichern). | Zustimmung |
| P022 | Es gibt keinen geregelten Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn am Kreisverkehr. | Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Umbau des bestehenden Fahrbahnteilers am südlichen Knotenpunktarm mit Einrichtung eines Aufstellstreifens für linksabbiegenden Radverkehr (gemäß | Die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende in/aus Richtung Hauptstraße bzw. Reichenberger Straße können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren. | Möglichkeiten zur Anlage eines neuen Gehweges einschließlich FGÜ am südlichen Knotenpunktarm des Kreisverkehrs sind zu prüfen. Alternative zur Einrichtung eines Aufstellstreifens für linksabbiegenden Radverkehr: Direkten Anschluss des | Halten wir für überflüssig. Radverkehr soll bestehende Querung Hauptstraße nutzen bzw. Durch Kreisverkehr auf Radweg abbiegen. |

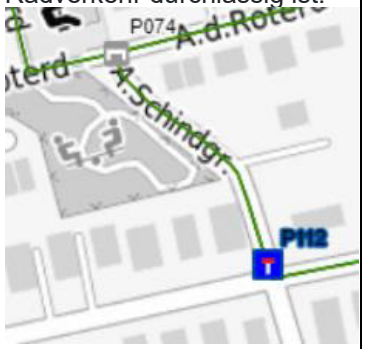
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Maßnahmen Nr** | **Situation** | **Beschreibung** | **Begründung** | **Sonstiges** | **Stellungnahme SPD Wörsdorf** |
| |  | Musterlösung). Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen. | | zwischenörtlichen Radwegs an die Kreisfahrbahn prüfen (gemäß Musterlösung SON_05). | |
| S082 | Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. | Herstellen einer direkten Fuß- und Radverbindung zum Rewe durch Anschluss an den bestehenden Gehweg und die Querungshilfe am östlichen Ortsausgang. | Bei der Entwicklung des Gebiets soll die Nahmobilität im Stadtteil gefördert werden. | Der genaue Verlauf der Verbindung ist im Rahmen der Bebauungsplanung (Brückenbacher Weg) festzulegen. Der Ausbau zwischen Einmündung in die L3026 und der bestehenden Querungshilfe soll als gemeinsamer Geh- und Radweg erfolgen, der ERA-Standards entspricht. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da die Maßnahmen nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und aktuell nur schwer abzuschätzen sind. | Zustimmung |
| S081 | Der betrachtete Abschnitt sichert die Erschließung des örtlichen Nahversorgers und verfügt über eine wassergebundene Decke. Der vorhandene Gehweg ist zum Rewe-Parkplatz ist deutlich zu schmal. | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Verbreitern der Rampe zum Parkplatz (2,50 m). | Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / | Wegeausbau betrifft nicht ausschließlich den Radverkehr, daher wird kein Kostenrahmen berechnet. | Vorhandene Ausbaustufen ausreichend. Keine zusätzliche Versiegelung von Flächen. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Maßnahmen Nr** | **Situation** | **Beschreibung** | **Begründung** | **Sonstiges** | **Stellungnahme SPD Wörsdorf** |
| | | | Verschmutzung der Kleidung. Die Führung auf der Fahrbahn der L3026 ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet. | | |
| S140 | Freigabe Einbahnstraße Fünfkirchner Straße<br>Die Straße ist im Bestand eine für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraße. Verkehrsbehörde und Polizei empfehlen jedoch deren Aufhebung ("Bedingt durch die fehlende Sichtbeziehung (Friedhofsmauer) an der Einmündung Fünfkirchner Straße / Wallbacher Straße muss die Freigabe aufgehoben werden") | Freigabe beibehalten. Gestrichelte Markierung einer Einfahrtschleuse (gemäß Musterlösung FGE_04) am Knotenpunkt Wallbacher Straße zur Sicherung des Einmündungsbereiches.<br>  <br> | | | Zustimmung |
| S138 | Freigabe Einbahnstraße Goethestraße<br>Die Straße ist eine Einbahnstraße, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist. | Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr. Am Knotenpunkt Hauptstraße Markierung einer Einfahrtschleuse (gemäß Musterlösung FGE_04). Kontenpunkt von ruhendem Verkehr freihalten. | Die Freigabe von Einbahn-straßen vermeidet Umwege und senkt das Geschwindig-keitsniveau des Kfz-Verkehrs. Dadurch werden Verkehrs-sicherheit und Aufenthalts-qualität erhöht. Konflikte zwischen Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden durch illegales Gehwegfahren werden verhindert. | Kommentar Verkehrsbehörde & Polizei: Die Fahrbahn kann für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Im unteren Bereich ist Haltverbot anzuordnen. | Ablehnung! |
| S139 | Freigabe Einbahnstraße Metzengraben.<br>Die Straße ist eine Einbahnstraße, die nicht für den Radverkehr in | Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr. Freihalten des Kurvenbereichs Am Metzen-graben von ruhendem | Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege und senkt das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs. Dadurch | Freigabe soll im gesamten Verlauf, einschließlich Hinter den Gärten erfolgen. Stellung-nahme Verkehrsbehörde und | Zustimmung |

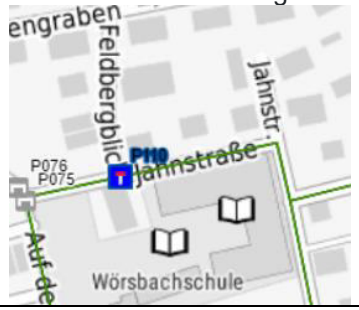
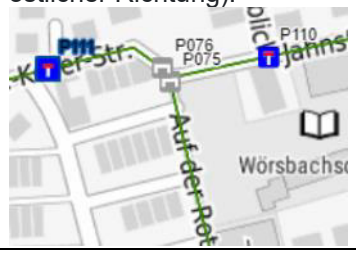
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Maßnahmen Nr** | **Situation** | **Beschreibung** | **Begründung** | **Sonstiges** | **Stellungnahme SPD Wörsdorf** |
| | Gegenrichtung freigegeben ist. | Verkehr (ggfs. Markierung von Fahrrad-Piktogrammen mit Winkel-pfeilen in Gegenrichtung bzw. Sperrfläche). | werden Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht. | Polize: Die Fahrbahn kann für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Im unteren Bereich ist Haltverbot anzuordnen. | |
| P142 | <br>Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt den Radverkehr aus. | Ersetzen durch Zeichen 260 „Verbot für Kfz“ oder Ergänzung des Zusatzzeichens 1022-10 „Radverkehr frei“. | Die Verbindung ist Teil des Radverkehrsnetzes. Nicht ortskundige Radfahrende werden abgehalten die Radverbindung zu nutzen. Eine durchgehend korrekte Beschilderung führt generell zu einer höheren Regelakzeptanz. | | Sehr gut - Zustimmung |
| P149 & P150 VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) für Radverkehr freigeben | <br> <br>Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt den Radverkehr aus. Ersetzen durch Zeichen 260 „Verbot für Kfz“ oder Ergänzung des Zusatzzeichens 1022-10 „Radverkehr frei“. | | Die Verbindung ist Teil des Radverkehrsnetzes. Nicht ortskundige Radfahrende werden abgehalten die Radverbindung zu nutzen. Eine durchgehend korrekte Beschilderung führt generell zu einer höheren Regelakzeptanz. | | Zustimmung |
| P135 | Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt den Radverkehr aus. | Ersetzen durch Zeichen 260 „Verbot für Kfz“ oder Ergänzung des Zusatzzeichens 1022-10 „Radverkehr frei“. | Die Verbindung ist Teil des Radverkehrsnetzes. Nicht ortskundige Radfahrende werden abgehalten die Radverbindung zu nutzen. Eine durchgehend korrekte Beschilderung führt generell | | Zustimmung |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Maßnahmen Nr** | **Situation** | **Beschreibung** | **Begründung** | **Sonstiges** | **Stellungnahme SPD Wörsdorf** |
| | | | zu einer höheren Regelakzeptanz. | | |
| **P077 Maßnahmen-typ:** Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) optimieren | An der betrachteten Stelle befinden sich für den Radverkehr hinderliche Sperrpfosten. Parkende Kfz blockieren den Einmündungsbereich des Weges.   | Sperrpfosten gemäß Musterlösung anpassen (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m) und in Richtung Quellenweg vorziehen. Anordnung eines Halteverbots prüfen | Nicht den Regelwerken entsprechende Sperrpfosten behindern Radfahrende teilweise erheblich. Sperrpfosten sind nur zulässig, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist. Vorziehen und Einbau eines zweiten Pfostens dient dem Freihalten des Einmündungsbereichs von parkenden Kfz (Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit gewährleisten). | | Kein Handlungsbedarf bei Sperrpfosten. Prüfung Halteverbot wird begrüßt! |
| **P078 Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) entfernen** | An der betrachteten Stelle befinden sich für den Radverkehr hinderliche Sperrpfosten. | Sperrpfosten entfernen. | Der betrachtete Sperrpfosten ist unzulässig, da Verkehrsteilnehmende unnötig gefährdet und behindert werden. | | Ablehnung, vorhandene Situation soll erhalten bleiben |
| P139 | Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt den Radverkehr aus. | Ersetzen durch Zeichen 260 „Verbot für Kfz“ oder Ergänzung des Zusatzzeichens 1022-10 „Radverkehr frei“. | Nicht ortskundige Radfahrende werden abgehalten diese Verbindung zu nutzen. Eine durchgehend korrekte | | Zustimmung |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Maßnahmen Nr** | **Situation** | **Beschreibung** | **Begründung** | **Sonstiges** | **Stellungnahme SPD Wörsdorf** |
| | | | Beschilderung führt generell zu einer höheren Regelakzeptanz. | | |
| P140 | Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt den Radverkehr aus. | Ersetzen durch Zeichen 260 „Verbot für Kfz“ oder Ergänzung des Zusatzzeichens 1022-10 „Radverkehr frei“. | Die Verbindung ist Teil des Radverkehrsnetzes. Nicht ortskundige Radfahrende werden abgehalten die Radverbindung zu nutzen. Eine durchgehend korrekte Beschilderung führt generell zu einer höheren Regelakzeptanz. | | Zustimmung |
| P141 | Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt den Radverkehr aus | Ersetzen durch Zeichen 260 „Verbot für Kfz“ oder Ergänzung des Zusatzzeichens 1022-10 „Radverkehr frei“. | Die Verbindung ist Teil des Radverkehrsnetzes. Nicht ortskundige Radfahrende werden abgehalten die Radverbindung zu nutzen. Eine durchgehend korrekte Beschilderung führt generell zu einer höheren Regelakzeptanz. | | Zustimmung |
| P136 | Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt den Radverkehr aus. | Ersetzen durch Zeichen 260 „Verbot für Kfz“ oder Ergänzung des Zusatzzeichens 1022-10 „Radverkehr frei“. | Die Verbindung ist Teil des Radverkehrsnetzes. Nicht ortskundige Radfahrende werden abgehalten die Radverbindung zu nutzen. | | Zustimmung |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Maßnahmen Nr** | **Situation** | **Beschreibung** | **Begründung** | **Sonstiges** | **Stellungnahme SPD Wörsdorf** |
| | | | Eine durchgehend korrekte Beschilderung führt generell zu einer höheren Regelakzeptanz. | | |
| P138 | Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt den Radverkehr aus. | Ersetzen durch Zeichen 260 „Verbot für Kfz“ oder Ergänzung des Zusatzzeichens 1022-10 „Radverkehr frei“. | Nicht ortskundige Radfahrende werden abgehalten die Radverbindung zu nutzen. Eine durchgehend korrekte Beschilderung führt generell zu einer höheren Regelakzeptanz. | | Zustimmung |
| P112 | Beschilderung mit Verkehrszeichen 357 „Sackgasse“, obwohl die Verbindung für den Radverkehr durchlässig ist.   | Beschilderung mit Zeichen 357-50 „Durchlässige Sackgasse“. | Nicht ortskundige Radfahrende werden abgehalten die Radverbindung zu nutzen. Eine durchgehende korrekte StVO-Beschilderung führt generell zu einer höheren Regelakzeptanz. | | Zustimmung |
| P137 Am Hohlrain | Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 | Ersetzen durch Zeichen 260 „Verbot für Kfz“ oder | Nicht ortskundige Radfahrende werden | | Zustimmung |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Maßnahmen Nr** | **Situation** | **Beschreibung** | **Begründung** | **Sonstiges** | **Stellungnahme SPD Wörsdorf** |
| | „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt den Radverkehr aus. | Ergänzung des Zusatzzeichens 1022-10 „Radverkehr frei“. | abgehalten die Radverbindung zu nutzen. Eine durchgehend korrekte Beschilderung führt generell zu einer höheren Regelakzeptanz. | | |
| P214 | Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt den Radverkehr aus. | Ersetzen durch Zeichen 260 „Verbot für Kfz“ oder Ergänzung des Zusatzzeichens 1022-10 „Radverkehr frei“. Alternativ: Beschilderung mit Zeichen 357-50 „Durchlässige Sackgasse“. | Nicht ortskundige Radfahrende werden abgehalten die Radverbindung zu nutzen. Eine durchgehend korrekte Beschilderung führt generell zu einer höheren Regelakzeptanz. | | Zustimmung |
| P213 | Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt den Radverkehr aus. | Ersetzen durch Zeichen 260 „Verbot für Kfz“ oder Ergänzung des Zusatzzeichens 1022-10 „Radverkehr frei“. Alternativ: Beschilderung mit Zeichen 357-50 „Durchlässige Sackgasse“. | Nicht ortskundige Radfahrende werden abgehalten die Radverbindung zu nutzen. Eine durchgehend korrekte Beschilderung führt generell zu einer höheren Regelakzeptan | | Zustimmung |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Maßnahmen Nr** | **Situation** | **Beschreibung** | **Begründung** | **Sonstiges** | **Stellungnahme SPD Wörsdorf** |
| P110 | Beschilderung mit Verkehrszeichen 357 „Sackgasse“, obwohl die Verbindung für den Radverkehr durchlässig ist.   | Beschilderung mit Zeichen 357-50 „Durchlässige Sackgasse“. | Nicht ortskundige Radfahrende werden abgehalten die Radverbindung zu nutzen. Eine durchgehende korrekte StVO-Beschilderung führt generell zu einer höheren Regelakzeptanz. | | Zustimmung |
| P111 | Fehlende Beschilderung der bestehenden „Sackgasse“ Adolf-Keller-Straße (in östlicher Richtung).   | Beschilderung mit Zeichen 357-50 „Durchlässige Sackgasse“. | Nicht ortskundige Radfahrende werden ggfs. abgehalten die Radverbindung zu nutzen (mehrere nicht durchlässige Sackgassen in der unmittelbaren Umgebung). Eine durchgehende korrekte StVO-Beschilderung führt generell zu einer höheren Regelakzeptanz. | | Zustimmung |
| | | | | | |
| P025 | Die Zuwegung des Bahnsteigs Richtung Limburg (Bahnhof Wörsdorf) ist zu schmal. Ausbau des bestehenden Weges. | | Über die Adolf-Keller-Straße besteht die einzige barrierefreie Zuwegung (ohne Treppen) zum Bahnsteig Richtung Limburg. Aktuell lässt sich der Bahnsteig jedoch mit größeren Fahrrädern (Anhänger, Lastenrad etc.) nur schlecht bzw. nicht erreichen. | Abstimmung mit der Deutschen Bahn erforderlich. Beim Ausbau sollen Flächen für Fahrradbügel bereitgestellt werden. | Zustimmung |
| | | | | | |

# Stellungnahme zum Entwurf des Radverkehrskonzepts - Bündnis 90/Grüne OBR Wörsdorf – 22.03.2023

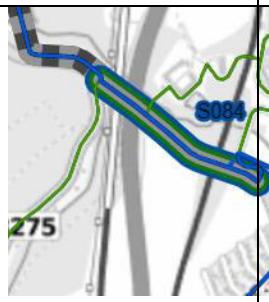
| Maßnahmen Nr | Situation | Beschreibung | Begründung | Sonstiges | Stellungnahme |
|---|---|---|---|---|---|
| Allgemein | | | | | Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden im Allgemeinen begrüßt, weil hierdurch eine wesentliche Verbesserung für den Radverkehr zu erreichen ist. |
| S140<br>Freigabe Einbahnstraße Fünfkirchener Str. | Freigabe Einbahnstraße wird in Frage gestellt. | | Freigabe beibehalten.<br>Gestrichelte Markierung einer Einfahrtschleuse (gemäß Musterlösung FGE_04) am Knotenpunkt Wallbacher Straße zur Sicherung des Einmündungsbereiches. | | Die Freigabe der Einbahnstraße sollte unbedingt wie vorgeschlagen beibehalten werden, weil sie sich bewährt hat.<br>Die Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde kann nicht nachvollzogen werden.<br>Weitere Markierungen werden begrüßt |
| S087<br>Verbindung Wörsdorf/Walsdorf | Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Wörsdorf und Walsdorf. Die parallel verlaufende L3026 verfügt über keine Radverkehrsanlagen. | | | | Diese Variante, erscheint wegen der starken Steigung und Topografie, als wenig geeignet für eine überregionale Radwegeverbindung. |
| P024 / S080<br>Führung Knotenpunkt Walsdorfer Str. | Komplexe Verkehrssituation am Knotenpunkt durch zahlreiche Einmündungen und teils eingeschränkte Sichtbeziehungen. | | | | Vorschlag:<br>Es sollte geprüft, bzw. verhandelt werden, ob der Grundstücksteil westlich des REWE Marktes, für eine Radwegeverbindung, genutzt werden kann. Hier verläuft bereits ein Abwasserrohr mit Baulast. Die Führung über den Parkplatz ist für den Durchgangsverkehr nicht geeignet. |
| P neu<br>Sackgasse | Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt den Radverkehr aus. | | Die Sackgasse stellt die Verbindung zwischen der Ringgasse und der Hauptstraße her.<br>Radfahrer:innen werden hier auf die viel befahrene Hautstraße gezwungen, | | Vorschlag:<br>Ersetzen durch Zeichen 260 „Verbot für Kfz“ oder Ergänzung des Zusatzzeichens 1022-10 „Radverkehr frei“. |

| Maßnahmen Nr | Situation | Beschreibung | Begründung | Sonstiges | Stellungnahme |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | durche eine Öffnung werden die Fahrzeiten reduziert und die Sicherheit der Radfahrer:innen erhöht. | | |
| P neu Blindegasse | Die Aufpflasterungen quer zur Fahrbahn mit Granitpflaster, sind durch den großen Höhenunterschied eine starke Belastung für Mensch und Material. | | | | Vorschlag:<br>Das Pflaster sollte zumindest in einer Fahrspur abgeflacht oder abgefräst werden. |
| S neu Metzengraben | Die Straße ist eine Einbahnstraße, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist. | | Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege. Dadurch wird die Verkehrssicherheit erhöht. Konflikte zwischen Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden durch illegales Gehwegfahren werden verhindert. | | Vorschlag:<br>Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr.<br>Eventuell zusätzliche Markierungen an den Knotenpunkten |
| S neu Hinter den Gärten | Die Straße ist eine Einbahnstraße, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist. | | Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege. Dadurch wird die Verkehrssicherheit erhöht. Konflikte zwischen Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden durch illegales Gehwegfahren werden verhindert. | | Vorschlag:<br>Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr.<br>Eventuell zusätzliche Markierungen an den Knotenpunkten |
| S neu Fackenhöfer Weg / Chemnitzer Str. | Die Straße ist eine Einbahnstraße, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist. | | Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege. Dadurch wird die Verkehrssicherheit erhöht. Konflikte zwischen Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden durch illegales Gehwegfahren werden verhindert. | | Vorschlag:<br>Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr.<br>Eventuell zusätzliche Markierungen an den Knotenpunkten |
| S neu Fackenhöfer Weg / Chemnitzer Str. | Die Straße ist eine Einbahnstraße, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist. | | Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege. Dadurch wird die Verkehrssicherheit erhöht. Konflikte zwischen Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden durch illegales Gehwegfahren werden verhindert. | | Vorschlag:<br>Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr.<br>Eventuell zusätzliche Markierungen an den Knotenpunkten |
| P neu | An der Gemeindehalle gibt | | | | An der Gemeinde sollten |

| Maßnahmen Nr | Situation | Beschreibung | Begründung | Sonstiges | Stellungnahme |
|---|---|---|---|---|---|
| Stellplätze Wilhelm Scherer Platz | es keine Fahrradstellplätze. Am DGH/JUZ befinden sich die Abstellanlagen in den bepflanzten Beten. Der Untergrund ist matschig, Abstellanlage wird von der Vegetation eingenommen | | | | geeignete Abstellanlagen errichtet werden.<br><br>Die Abstellanlagen am DGH sollten auf festen Untergrund verlegt und beleuchtet werden. |
| S neu Verkehr Wörsdorf / Walsdorf / Würges | Es gibt keine sinnvolle befestigte Verbindung, abseits der Landstraßen.<br> | | | | Die rot eingezeichneten Alternativen sollten geprüft werden, da sie bei günstiger Topografie eine kurze und schnelle Verbindung ermöglichen. |
| S096 Führung Walsdorf/Esch Sportplatz Walsdorf | Der Sportplatz im Wald von Walsdorf ist nicht an das radverkehrsnetz angebunden.<br>Die Morcher- und Walkmühle sind nicht an das Radverkehrsnetz angebunden.<br> | | | | Die angedachte Führung des Radverkehrs zwischen Walsdorf und Esch wird befürwortet. Allerdings sollten Walk- und Morscher Mühle, sowie der Fußballplatz im Wald von Walsdorf an das Radverkehrsnetz angebunden werden.<br>Der Sportplatz wird wegen seiner Flutlichtanlage, auch von der „Jugendsportgemeinschaft Walsdorf/Wörsdorf“ genutzt. |
| Prioritäten | | | | | Die Hindernisse für den Radverkehr, insbesondere Poller, Durchfahrtsverbote und nicht freigegebene |

| Maßnahmen Nr | Situation | Beschreibung | Begründung | Sonstiges | Stellungnahme |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Einbahnstraßen, sollten schnell, möglichst noch vor der Verabschiedung des Radverkehrskonzepts, beseitigt werden.<br>Verbesserungen an den Knotenpunkte Kreisel-Wörsdorf, Hauptstr./Henriettentaler Str./Ringgasse/Walsdorfer Str. , sowie dem Bahntunnel mit Verbindung nach Wallrabenstein, sollten möglichst schnell eingeplant werden. |
| Stellplatzsatzung | Beschaffenheit, Größe und Art der Fahrradabstellanlagen sind nicht definiert. | | | | Die Stellplatzordnung sollte überarbeitet werden, nur Normgerechte, bzw. vom ADFC empfohlene Abstellanlagen sollen gefordert werden. |
| Zukünftige Planungen und Baumaßnahmen | Auch in der jüngeren Vergangenheit wurden Einbahnstraßen angeordnet(Idstein Auf der Au) und neue Straßen gebaut, bzw. Saniert (Kreisel Walsdorf) ohne den Radverkehr angemessen zu berücksichtigen. | | | | Es sollte sichergestellt werden, dass bei allen zukünftigen Anordnungen, Planungen und Baumaßnahmen die Belange der Radfahrer:innen angemessen berücksichtigt werden.<br>Bei der Auswahl der Planungsbüros und dem Inhalt von Ausschreibungen sollte dem Radverkehr ein größerer Stellenwert eingeräumt werden. |

| Nr. | Maßnahmen Nr | Situation | Beschreibung | Begründung | Stellungnahme |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Grundsätzliche Vorbemerkungen | | Die Vorlage enthält ein recht enges Radnetz, sei es als Neuanlage oder Ausbau. Das ist zunächst nicht grundsätzlich zu kritisieren. | | 1.<br>An keiner Stelle ist jedoch auf die berechtigten Belange der Fußgänger (aller Art, mit Hilfsmitteln, Behinderte, Schulwegsicherung) eingegangen worden. Welchen Stellenwert erhalten diese Gesichtspunkte und insbesondere bei konfliktträchtigen Abschnitten? (z.B. Reichenberger Str. oder auch Hohe Str.)?<br>2.<br>Iist bei der Festlegung von Radtrassen außerhalb von Strassén auf die Bedürfnisse landwirtschaftliche Verkehre eingegangen worden? Vor allem an den Abschnitten, wo Acker- und Wiesenflächen berührt sind, ist dies aber erforderlich. Welchen Stellenwert erhalten diese Gesichtspunkte insbesondere bei konfliktträchtigen Abschnitten (z.B. im gesamten Bereich nördlich Richtung Walsdorf, insbes. S 087 mit Alternativen)?<br>Hat also grundsätzlich ein Abwägungsprozess stattgefunden zwischen den ökologischen Funktionen* dieser Wege einerseits und dem gestifteten Nutzen für ein Radwegenetz?<br>*unter ökologischen Funktionen ist zu verstehen: Feld- und Wiesenwege sind wichtige Kleinstbiotope und Biotopvernetzungen sowie Nistmöglichkeiten für Bodenbrüter. Graswege und Wegraine tragen insbesondere auch dazu bei, im Fall von Starkregenereignissen einen wesentlichen Teil der Wassermassen aufzunehmen, zurückzuhalten und so ein Abschwemmen des Mutterbodens zu verhindern“<br>3.<br>Auf die Asphaltierung von Wiesen- und Ackerflächen begleitenden Radwegen sollte auf jeden auf die Versiegelung mit Asphalt verzichtet und die Verwendung geeigneter wasserdurchlässiger Schichten stattfinden, bspw. S 87 /89 / S 100. Wiesenwege sind wichtig für die Naturschutzbelange und dies muss entsprechend berücksichtigt werden.<br>4. Die Jagdgenossenschaften sind zuständig für die Feldwege und daher auf jeden Fall zu beteiligen.<br>5. Feld- und Waldwege dürfen nach der Feldwegesatzung schon jetzt von Radfahren genutzt werden. Daher ist es nicht erforderlich, besondere zusätzliche Verkehrsschilder aufzustellen oder zu ändern. Warum wird im Einzelfall davon abgewichen?<br>6. Vorgesehene Wege sind in Wiesen und Feldern allesamt Wirtschaftswege, die nach dem Flurbereinigungsverfahren von 1980 bis 2002 zur Erschließung der Gemarkung für Land- und Forstwirtschaft gewidmet sind. Sie dienen auch |

| Nr. | Maßnahmen Nr | Situation | Beschreibung | Begründung | Stellungnahme |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | einer wettbewerbsfähigen Land- und Forstwirtschaft. Daher müssen sämtliche Maßnahmen so gestaltet sein, dass sie auch weiterhin diesem Zweck dienen können. Wurde dies bei den Planungen berücksichtig?<br>7. Bei allen Maßnahmen beim Ausbau von Wegen zu Radwegen können zum Teil erhebliche Folgekosten durch Wartung und Pflege entstehen. Sind diese in der Bewertung der Maßnahmen berücksichtigt?<br>8. Nachwelchen Kriterien wurden die Radwegkategorien I – III festgelegt? Diese Information ist auch wichtig für eine Beurteilung! |
| 2 | S084: Radweg Wörsdorf/ Wallrabenstein |  <br>Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h (Auto-bahnunterführung) bzw. 40 km/h (Bahnunterführung) inkl. Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung. | Kurzfristig: Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen und Beleuchtung des Autobahntunnels.<br>Mittel- bis langfristig: Neubau straßenbegleitender Geh- und Radweg einschließlich Unterführungsneu- bzw. Ausbau (ggfs. im Zuge von Sanierungs-/Ausbauarbeiten der Bahnstrecke bzw. der Autobahn). | Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten sowie der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet (Schulverbindung). Umfahrung über Henriettenthaler Hof nicht für den Alltagsradverkehr geeignet: Umwege, starke Steigung, Autobahnunterführung nicht umfahrbar. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da Maßnahmen | Die weitere Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit in den Brücken/Tunnelabschnitten ist unbedenklich und entspricht auch einem Antrag der CDU im Ortsbeirat. Es sollte aber auf die Brückenabschnitte gegrenzt bleiben. Dies gilt auch für das Überholverbot einspuriger Fahrzeuge. Ein Neubau straßenbegleitender Geh- und Radweg ist bei einem Unterführungsneu- bzw. Ausbau bzw. bei einer zusätzlichen Röhre wird ausdrücklich trotz aller bislang negativen Signale dazu ausdrücklich befürwortet und sollte weiter verfolgt werden.<br>Bei einer künftigen Realisierung eines Neubaus ist einstreifige, signalgesteuerte Verkehrsführung im Zuge der Bahnunterführung zwar machbar, ist aber bei einer insgesamt getrennten Verkehrsführung entbehrlich und wird abgelehnt. |

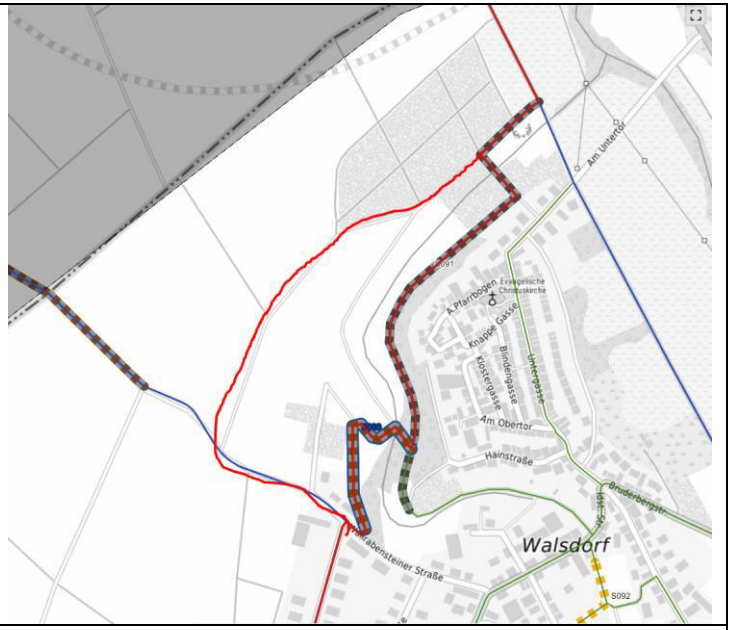
| Nr. | Maßnahmen Nr | Situation | Beschreibung | Begründung | Stellungnahme |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und aktuell nur schwer abzuschätzen sind. | |
| 3 | S084: Radweg Wörsdorf/ Wallrabenstein | | Anbindung der Zufahrt „Nasser Berg“ an die L 3277 | | Als Alternative wird eine Verkürzung der Zufahrt von der L 3026 unmittelbar vor dem Tunneleingang vorgeschlagen. Dies scheint bedenklich, da diese dann wie früher direkt vor dem Tunnelmund läge und damit zusätzliche Gefahren für die einbiegenden Radfahrer und Radfahrerinnen trotz Tempobegrenzung und Überholverbot für KFZ entstehen ließen. |
| 4 | Reichenberger Str. | Die Reichenberger Str. ist als Radweghaupt-verbindung blau/Kat. II) eingeordnet | | | Die Gesamtbelastung der Straße ist in vielfältigen Ortsbeiratsanträgen dazu dokumentiert. Die Buslinien dürften wiederrückverlegt werden. Bei einer weiteren Ausweisung als Radverkehrshauptverbindung sind auf jeden Fall ergänzende Sicherungsmaßnahmen erforderlich, besonders an den wichtigsten Kreuzungen (Z.B. Haltelinien, „Haifischzähne“). |
| 5 | Radwegverbindung Kat. II zwischen Hollerstr. und Ringasse. | Als Alternative oder zusätzlich zur Blinden Gasse wird ein neuer Radweg durch die Kleingärten vorgeschlagen. | | | Es sollte darauf geachtet werden, dass die Kleingartenbetreiber nicht in ihren Aktivitäten dadurch zu sehr beeinträchtigt werden – Alternative könnte auch der Wiesenweg nördlich der Kleingärten sein, der allerdings mit einer wassergebundenen Decke ausgebaut werden müsste, er könnte direkt an S 81 angeschlossen werden. Ist dies geprüft worden und wenn ja mit welchem Ergebnis? |
| 6 | L 3026 zwischen Golfplatz und Rewe wird als Alternative für eine Radweghauptverbindung werden vorgeschlagen. | Dieser Abschnitt wird für eine Radweghauptverbindung vorgeschlagen Kat. II vorgeschlagen. | | | Dies ist topographisch sehr schwierig und sehr kostenträchtig bei auf jeden Fall erforderlichen Begleitmaßnahmen. Dies wird daher abgelehnt.<br>Alternativen über Hohe Str. mit Hollerstr. oder Escher Str. (was heute schon normalerweise genutzt wird) sind vorhanden. |

| Nr. | Maßnahmen Nr | Situation | Beschreibung | Begründung | Stellungnahme |
|---|---|---|---|---|---|
| 7 | S 077<br>L3026 Idstein-Wörsdorf | Verbreiterung des Radweges | | | Diese Maßnahme wird unterstützt. Ist der zur Verfügung stehende Raum ausreichend oder muss in den Straßenraum eingegriffen werden? Wenn nein, welche Sicherungsmöglichkeiten unter Einschluss einer nächtlichen Beleuchtung wurden geprüft und stehen zur Verfügung? |
| 8 | Begleitweg in der Walsdorfer Str. zwischen Escher Str bis REWE | Eintrag als Basisverbindung Kat III | | | Vor dem REWE gibt es keinen ausgewiesenen Radweg. Es sind keine Schilder vorhanden, die den Teil als Radweg ausweisen. Es ist einfach nur ein Bürgersteig. Daher darf der heute in keiner Richtung von Fahrradfahren befahren werden. Er ist zudem konfliktträchtig wegen intensiver Fußgängernutzung und wegen der unübersichtlichen Ausfahrt vom REWE –Gelände. Welche Maßnahmen wurden dazu geprüft? |
| 9 | Kreuzung Ringgassse /Walsdorfer Str. usw. ist als Radweg II/I kategorisiert bzw. in S 82 eingebunden. | Diese Kreuzung ist als Radweg II/I kategorisiert bzw. in S 82 eingebunden. | | | Diese Kreuzung ist ausgesprochen unübersichtlich und insbesondere für Radfahrer schwierig sicher zu bewältigen. Wenn dies so bleibt, müssen für diese Kreuzung ergänzende Sicherungsmaßnahmen überlegt werden. Auf die vielfältigen Diskussion und Anträge im Ortsbeirat dazu wird verwiesen.<br>Hinsichtlich der Radwegeinstufung sollte man sich auf S 82 über REWE, wenn dies dort befürwortet wird, und Brückenbacher Weg beschränken. (Ansonsten Umfahrung des REWE – Geländes) – Siehe auch Ziff. 12 |
| 10 | Überquerungsstelle sichern Maßnahme - Nr.: P026 | Die betrachtete Querungsstelle ist nicht barrierefrei ausgebaut und schafft keine direkte Verbindung zwischen Scheidgraben und Nikolaus-von-Flue-Straße. Aktuell muss der Radverkehr auf die Fahrbahn der Wallbacher Straße einbiegen, um die Straße zu queren. | | | Wird grundsätzlich befürwortet, aber eine Anpassung bedeutet grundsätzlicher Gesamtumbau der Kreuzung und Eingriff in Zufahrten zu Privatgrundstücken. Sind solche Konflikte untersucht worden und wenn ja mit welchem Ergebnis? |

| Nr. | Maßnahmen Nr | Situation | Beschreibung | Begründung | Stellungnahme |
|---|---|---|---|---|---|
| 11 | S088 Radweg nach Wallbach | Radweg neu bauen von Wallbacher Str. / Ortsausgang bis Wallbach | Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet | | Die Maßnahme wird unterstützt. Allerdings dürfte sie aufgrund der Topographie langwierig zu planen und finanzieren zu sein. Die Maßnahme sollte daher in zwei Abschnitte geteilt werden: zwischen Wörsdorf Ortsausgang und Sportplatz und danach. Der Wörsdorfer Abschnitt wird intensiv von Sportplatzbesuchern und –Nutzern (insbesondere von Schülern und kleinen Kindern) genutzt und sollte besonders zügig gesichert werden. |
| 12 | P 135/ S080 / S 82 | Radweg als Nordtangente parallel zur Henriettenthaler Str. | Der Abschnitt bildet einen Lückenschluss zwischen bestehenden Wegen abseits der stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen. Eine Verbindung zwischen Wörsdorf und Wallrabenstein ist aktuell nur über die parallel verlaufende L3277 (Henrietten-thaler Straße) vorhanden, die aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nicht für den Rad-verkehr geeignet ist | | Diese Maßnahme wird grundsätzlich befürwortet. Es bedeutet aber die Errichtung einer zweiten Wörsbachbrücke und einen Eingriff in Privatgrundstücke (S 080), was die Finanzierung sehr schwierig macht. Zumindest S 82 wäre deutlich leichter zu erreichen, wenn der B`Plan Brückenbacher Weg in Sachen Wohnbebauung bislang nicht abgelehnt worden wäre, damit könnte es leichter in die Erschließungsfinanzierung integriert werden. |
| 13 | S 82 Rad-Nordtangente | Radweg als Nordtangente parallel zur Henriettenthaler Str. | s.o. | | Es sollte geprüft werden, ob zur Vermeidung eines Brückenbaus die Nutzung von vorhandenen den Wörsbach auf der Nordseite begleitenden Feldwegen eine Lösung unter Berücksichtigung der land- und forstwirtschaftlichen Belange (Vgl. grundsätzliche Ausführungen unter Ziff. 1 ). |
| 14 | S 138 Goethestr. als Einbahnstr. | Die Straße ist eine Einbahnstraße, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung | | | Die Goethestr. sollte im untern Abschnitt auf keinen Fall gegenläufig für Radfahrer geöffnet werden, die Gefahrenlage bei der Einmündung Hauptstr. ist nicht beherrschbar. Dies hat auch der Ortsbeirat festgestellt. |

| Nr. | Maßnahmen Nr | Situation | Beschreibung | Begründung | Stellungnahme |
|---|---|---|---|---|---|
| | | freigegeben ist. Freigabe für Radverkehr in beide Richtungen | | | |
| 15 | P 079 Fußwegverbindung zwischen Reichenberger über Leipziger bis Jenaer Str. | Beseitigung der Poller und Findlinge | | | Dieser Weg sollte überhaupt nicht für Radfahrer freigegeben werden. Dieser Weg liegt unmittelbar an einem Kinderspielplatz und wird insbesondere von Kleinkindern genutzt. Die Gefahrenlage liegt auf der Hand. |
| 16 | S 087 Radwegverbindung Walsdorf – Wörsdorf | Unbefestigten Weg ausbauen | | | Diese Alternative wird abgelehnt. Die Route über die "Escher Straße" ist an dieser Stelle vorzuziehen.<br>Diese ist vorhanden und bei den Radfahrern etabliert. Ein Neubau, wie in S087 vorgeschlagen, verkürzt die Route je Variante kaum. Weiterhin muss je Ausführung die L3026 an unübersichtlicher Stelle gequert werden. Daher sollte die Route über die "Escher Straße von grün auf blau hochgestuft werden und die Variante S087 gestrichen werden. Hier spart man dann auch noch die Unterhaltungskosten. Auch die späteren Unterhaltungskosten sollten immer mit betrachtet werden. |
| 17 | Neuer Routenvorschlag zwischen Walsdorf und Wallrabenstein zur Umgehung des „Tunnelproblems“ | | | | In der Verlängerung des nördlichen Teils der Hohen Str. wird die Regionalbahnstrecke mit einer eine Brücke überquert. Diese wird von der Landwirtschaft heute wohl nicht mehr genutzt, ist aber noch vorhanden und in annehmbarem Zustand. Ist diese Möglichkeit mit welchem Ergebnis geprüft worden, welche Position nimmt der Golfplatz ggfls. dazu ein und welche Position bezieht die betroffene Forst-/Landwirtschaft? (Vgl. grundsätzliche Ausführungen unter Ziff. 1t). |
| 18 | Hinter den Gärten zwischen Reichenberger und Wallbacher Str. und ist Einbahnstr. zur Reichenberger Str. | Ist im Plan nicht als Einbahnstr. mit gegenläufiger Radnutzung eingetragen. | | | Entgegen dem Konzept ist diese Straße bereits heute für Radfahrer freigegeben. Allerdings ist die gefahrengeneigte Einfahrt in die Wallbacher Str. nicht entsprechend gekennzeichnet und es gibt kein Verkehrsschild „Vorfahrt achten“ und kein Hinweis auf ausfahrende Radfahrer. |

| | Maßnahmen Nr | Situation | Beschreibung | Begründung | Stellungnahme |
|---|---|---|---|---|---|
| **WA_1** | S096 | Schadhafte Betonbeläge entlang des Weges | Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt | Zustimmung | Der OBR Walsdorf stimmt der Maßnahme zu. |
| **Wa_2** | S095 | Der bestehende Weg ist unbefestigt | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Ablehnung | Der gezeigte Weg ist ungeeignet für eine Radverkehrswegeplanung. Der Anstieg ist zu steil und nicht für einen Fahrradweg geeignet |
| **WA_3** | P027 | Es gibt keinen geregelten Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn. | Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden | Ablehnung | Der vorhandene Weg, notfalls durch den Kreisel, ist ausreichend für alle Verkehrsteilnehmer |
| **WA_4** | P048 | Der bestehende Gehweg ("Radverkehr frei") quert den östlichen Knotenpunktarm. | Die fehlende Erkennbarkeit von Radverkehrsanlagen an Ausfahrten und Einmündungen stellt ein Sicherheitsrisiko dar. | Ablehnung | Die Situation ist ausreichend für den alltäglichen Rad- und KFZ Verkehr |
| **WA_5** | S092 | Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine teilweise schadhafte wassergebundene Decke. | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Ablehnung | Der Weg ist ausreichend ausgebaut. Über diesen Weg findet kein nennenswerter Radverkehr statt. |
| **WA_6** | S090 | Der bestehende Weg ist unbefestigt. | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht | Ablehnung | Der gezeigte Weg ist für eine Radverkehrsplanung nicht geeignet. Begründung: Der Anstieg ist zu steil. Alternative wird im folgenden gezeigt.<br>Der Fahrweg ist durch Landwirtschaftsfahrzeuge regelmäßig nicht zu befahren. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **WA_7** | Alternative S090 | Der Weg ist teilweise befestigt. | Sanierung des exzitierenden Weges. Die Steigung ist für eine Wassergebundene Decke ausreichend.<br>Einschränkung: Der Landwirtschaftliche Verkehr muss eingeschränkt werden, um Fahrrinnen zu vermeiden. | |  |
| **WA_8** | S093 | Der bestehende Weg ist unbefestigt. | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Zustimmung | Besonders im Beginn der Maßnahme ist eine Wegedecke zu errichten, da hier regelmäßig die Decke durch Landwirtschaftliche Fahrzeuge zerstört wird. |
| **WA_9** | S087 | Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Wörsdorf und Walsdorf. | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht mit Anschluss (Sicherung der Querungsstelle) an bestehenden straßenbegleitenden Geh- und Radweg (L3026) nach Walsdorf. | Teilweise Zustimmung | Die Verbindung zwischen Walsdorf und Wörsdorf muss verbessert werden. Der angedachte Weg enthält einen Lückenschluss, der nur unter erheblichen Aufwand zu erlekdigen ist. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **WA_10** | S098 | Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche. | Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche | Zustimmung | |
| **WA_11** | S091 | Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. | Zustimmung | Im Bereich der Kreuzungspunkte, besonders im Bereich ds Bolzplatzes ist eine Deckung mit Asphalt zu überdenken, da hier starke punktuelle Lasteinträge auf die wassergebungdene Decke einwirken und dies in kurzen Zeitabständen zerstören. |
| **WA_12** | Ohne | Verbindung zw. Walsdorf Golfplatz und Walrabenstein | Es existiert eine Brücke über die Nahverkehrsstrecke de DB | Ablehnung | Die Brücke ist noch vorhanden, kann jedoch nicht mehr von den Fahradfahren erreicht werden. |

# Stellungnahme der Ortsbeiräte

Ehrenbach, Eschenhahn, Niederauroff, Oberauroff

zum

Radwegeverkehrskonzept

vom 14.2.2023

# Vorwort

Nach der Vorstellung des Radwegeverkehrskonzeptes am 14.2.2023 habe sich die Ortsbeiräte der Stadtteile Ehrenbach, Eschenhahn, Niederauroff und Oberauroff in den letzten Wochen in den Sitzungen eingehend mit den Vorschlägen befasst. Diese Stellungnahme ist eine Ergänzung und Zusammenfassung der Protokolle der Ortsbeiratssitzungen sowie der Stellungnahme der Einwohner der Stadtteile. Sie wurde mit den Ortsbeiräten abgestimmt.

# Inhaltsverzeichnis

Allgemeines ..... 4
S056 Schadhafte Oberfläche auf bestehendem Weg ..... 4
S057 Autobahn - Idstein Kern ..... 4
S058 Oberauroff - Autobahn ..... 4
S059 Oberauroff - K707 ..... 5
S060 L707/K708 - Richtung Eschenhahn ..... 5
S061Eschenhahn - Idstein ..... 5
S064 Idstein - Eschenhahn Teilstück ..... 5
S068 Eschenhahn - Taunusstein ..... 5
S069 Eschenhahn - Ehrenbach ..... 5
S070 Ehrenbach - Oberauroff ..... 6
S071 Idstein/Ehrenbach - Hünstetten/Kesselbach ..... 6
Neuvorschlag: Anbindung Ehrenbach - B417 ..... 6
S072 Oberauroff - Idstein ..... 7
S073 Niederauroff - Oberauroff ..... 7
S074, S075, S076 Niederauroff - Görsroth ..... 7
P058 Entwässerungsrinne Oberauroff ..... 7
Beschilderungen (Pxxx) ..... 7

# Allgemeines

Insgesamt sehen die Ortsbeiräte einen großen Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen kritisch. Dafür gibt es mehrere Gründe:

- Die Planungen gehen an vielen Stellen am Bedarf vorbei, dabei werden aktuell genutzte Wege nahezu nicht berücksichtigt.
- Statt dem Neubau von Wegen ziehen die Einwohner die Ertüchtigung bestehender und genutzter Verbindungen vor. Hierbei wird weitgehend ein Ausbau mit wassergebundener Decke als ausreichend angesehen. Eine Asphaltierung ist größtenteils nicht notwendig, insbesondere wenn es sich um bestehende Feld- und Wiesenwege handelt.
- Eine Abstimmung mit der Naturschutzbehörde, Forstbehörden, den Vertretern der Landwirtschaft sowie dem Naturpark Taunus ist unbedingt erforderlich, da die vorgelegt Planung teilweise nicht mit der aktuellen Situation (z.B. Premiumwanderweg) vereinbar ist.
- Einige Planungen sind wohl ohne Kenntnis der Topologie vor Ort erfolgt (Beispiele: Niederauroff – Görsroth, Ehrenbach – Eschenhahn).

Die folgenden Einschätzungen der Einzelmaßnahmen basieren auf einer guten Ortskenntnis der Einwohner in den betroffenen Ortsteilen und entsprechenden Rückmeldungen.

# S056 Schadhafte Oberfläche auf bestehendem Weg

Der Maßnahme wird zugestimmt, die geschilderten Mängel sollten schnell behoben werden. Zusätzlich ist eine bauliche Veränderung der Wasserrinne im weiteren Verlauf Richtung Idstein vor der Autobahn/P212 wünschenswert, um die Unfallgefahr zu reduzieren.

# S057 Autobahn - Idstein Kern

Der Vorschlag wird befürwortet. Zu beachten ist die bestehende Route zwischen P211/P212 mit weiterem Verlauf über „Am Rügert“. Allerdings sollte die Weiterführung von der Autobahn nach Oberauroff (S058) unbedingt neu bewertet werden. Gewünscht ist eine Verlängerung entlang der L3274 „Am Rügert“ und mit weiteren Verlauf entlang des Oberauroffer Friedhofs nach Niederauroff (Alternativvorschlag in S074). Der bestehende Gehweg entlang der L3274 könnte zu einem Radweg ausgebaut werden. Die entstehende Engstelle in Oberauroff „Am Rügert“ könnte auf Kosten der Straße verbreitert werden. Die Geschwindigkeitsbegrenzung an dieser Stelle könnte von 70km/h auf 50km/h reduziert werden.

# S058 Oberauroff - Autobahn

Diese Maßnahme sieht einen erheblichen Flächenverbrauch vor, da eine Serpentinenstraße hergestellt werden müsste, um die Steigung zu egalisieren. Der geplante Weg mündet an der vielbefahrenen K707, die überquert werden soll. Im weiteren Verlauf muss die L3274 überquert werden. An dieser Stelle befindet sich bereits ein Unfallschwerpunkt. Eine sichere Überquerung mit einem Fahrrad erscheint Werktags nur schwer möglich. Siehe auch S057 und S074.

## S059 Oberauroff - K707

Der vorhandene Weg ist ausreichend für den Radverkehr und sollte aus Gründen der Biotopvernetzung nicht asphaltiert werden.

## S060 L707/K708 - Richtung Eschenhahn

Diese Maßnahme soll in einem naturbelassenen Sumpfgebiet erstellt werden, dass regelmäßig überschwemmt wird. Dieser Weg sollte aus Gründen des Wasser-, Natur- und Biotopschutzes nicht ausgebaut werden. Zur Anbindung von Eschenhahn siehe auch S061 sowie die Route über P174 mit Kreuzung der K707 zu P175 und weiter auf dem vorhandenen Basisweg (grün) nach Eschenhahn.

## S061 Eschenhahn - Idstein

Insbesondere der OB von Eschenhahn (siehe dazu auch Stellungnahme des OB an die Stadt Idstein per Email am 17.2.2023) hält diese Variante im Vergleich zu der Variante eines Fahrradwegs an der derzeitigen Trasse der B275 zur Autobahnanschlussstelle für wenig sinnvoll. Eine kurze, gut befahrbare Anbindung ohne große Höhenunterschiede an Idstein ist vorrangiges Ziel. Dabei ist perspektivisch auch die Situation nach dem Bau der Umgehung Eschenhahn in die Planungen mit einzubeziehen. Die Wegführung entlang der K708 kann entfallen.

## S064 Idstein - Eschenhahn Teilstück

Im Hinblick auf die bevorzugte Anbindung von Eschenhahn entlang der B275 nach dem Bau der Umgehung findet diese Maßnahme Zustimmung.

## S068 Eschenhahn - Taunusstein

Die Situation nach neuer Umgehung um Eschenhahn ist unklar. Besonderer Klärungsbedarf besteht bzgl. der Anbindung bzw. Kreuzung der dann verlegten B275.

## S069 Eschenhahn - Ehrenbach

Der Bedarf für diese Verbindung ist zweifelhaft. Der große Höhenunterschied dürfte kaum jemand zur Benutzung bewegen. Aus Ehrenbach kommt der Vorschlag für eine alternative Variante (siehe Abbildung 1 Alternative für S069).

Abbildung 1 Alternative für S069

## S070 Ehrenbach - Oberauroff

Die Instandsetzung des Weges (wassergebundene Decke) ist erwünscht, da der bestehende Weg aktuell in sehr schlechtem Zustand ist. Ein Ausbau mit asphaltierter Decke wird abgelehnt. Dieser Wegabschnitt ist Teil des „Via Matthiacorum“, die Verträglichkeit eines eventuellen Ausbaus ist zu prüfen.

## S071 Idstein/Ehrenbach - Hünstetten/Kesselbach

Zustimmung, allerdings ist eine wassergebundene Decke ausreichend, die Asphaltierung sollte vermieden werden.

## Neuvorschlag: Anbindung Ehrenbach - B417

Es besteht der Wunsch, eine Verbindung von Ehrenbach zur B417 zu schaffen (Abb. 2).

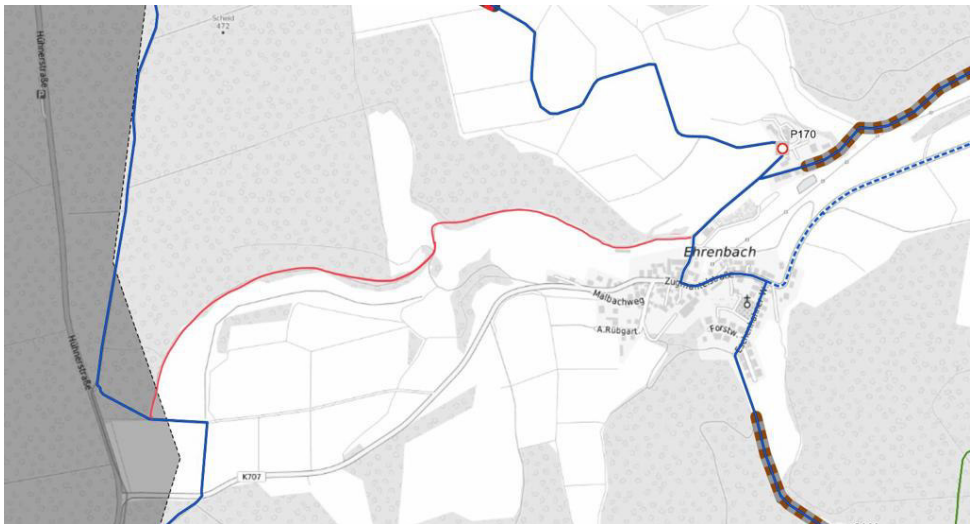



Abbildung 2 Anbindung Ehrenbach - B417

Mit dieser Route entsteht eine Verbindung nach Taunusstein und Kesselbach. Der Ausbau mit wassergebundener Decke ist ausreichend.

## S072 Oberauroff - Idstein

Die bessere Alternative führt entlang der L3274. Siehe dazu auch S058.

## S073 Niederauroff - Oberauroff

Bevorzugt wird die Alternativlösung eines Radweges entlang der L3274, die außerdem eine bessere Anbindung in beiden Ortsteilen bietet. Die Wegführung im Hauptvorschlag ist Teil des Premiumwanderweges “Via Matthiacorum”. Eine Ertüchtigung des Weges am Waldrand zur Bogenwiese ist – bis auf den Bereich an der Bogenwiese bis zur Einmündung in die L3274 - nicht notwendig.

## S074, S075, S076 Niederauroff - Görsroth

Die vorliegende Planung hat mehrere Defizite:

- Der Bedarf für diese Verbindung ist unklar, die Kosten für eine Querung des Haubentals sind erheblich, sie muss vor allem auch Hochwassersicher sein.
- Höhenunterschied zum Parkplatz erheblich, der Anstieg nach Görsroth wird sehr steil.

Alternativ bietet sich die Ertüchtigung der bestehenden Basisverbindung (im Plan grün) vom Haubental nach Görsroth an. Diese ist zwar etwas weiter, wird aber aktiv genutzt (auch aus Richtung Wallrabenstein und Wörsdorf, Wörsbachtalradweg). Für diese Verbindung ist eine wassergebunde Decke ausreichend.

Ideal ist der Alternativvorschlag zum Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der L3274.

## P058 Entwässerungsrinne Oberauroff

Die aktuelle Situation ist aber nicht problematisch oder gar gefährlich. Eine Erneuerung der Betoneinfassung ist erwünscht.

## Beschilderungen (Pxxx)

Maßnahmen zur Beschilderung (z.B. P165, P166, P167, P168, P169, P170, P171, P172, P178, P211, P212) sind zwar möglich, aber nicht erforderlich, da die Feld- und Waldwegesatzung die Nutzung mit Fahrrädern freigibt.

# AUSZUG AUS DER NIEDERSCHRIFT

| | |
|---|---|
| Gremium | Ortsbeirat Oberauroff |
| Sitzungsnummer | OBR OA/013/2023 öffentlich |
| Sitzungsdatum | Montag, 06.03.2023 |
| Sitzungsort | Idstein-Oberauroff, Dorfgemeinschaftshaus |

| TOP | DS-Nr. | Titel |
|---|---|---|
| 3 | | Radverkehrskonzept |

**Bemerkungen:**

Bei einer Informationsveranstaltung am 14.02.2023 hat die Stadt Idstein einen Entwurf zum Radverkehrskonzept der Stadt Idstein vorgestellt. Für die Gemarkung Oberauroff sind 13 Maßnahmen vorgeschlagen worden.

Die Ortsvorsteherin schlägt vor, dass die Ergebnisse der heutigen Beratung an den Ortsbeirat von Niederauroff weitergegeben werden, damit dieser unsere Überlegungen berücksichtigen kann.

Dr. Thomas Hahn lehnt die vorgesehenen Maßnahmen ab und begründet dies mit den folgenden Argumenten:

1. In den westlichen Stadtteilen von Idstein kommt wenig Radverkehr vor. Die Freizeitradler und Mountainbiker suchen in den westlichen Stadtteilen gerade die unbelastete Natur und die naturbelassenen Wege.
2. Derzeit bestehen genügend befestigte Radwege von und nach Oberauroff. Es bedarf keines Neubaus von asphaltierten Radwegen.
3. Asphaltierte Radwege werden häufig von PKW als Abkürzung oder „Promilleweg" missbräuchlich befahren.
4. Wiesenwege sind wichtig für den Naturschutz, um die Biotopvernetzung zu gewährleisten. Sie dürfen nicht asphaltiert oder geschottert werden.
5. Derzeit sind die Jagdgenossenschaften für die Feldwege zuständig und daher zu beteiligen.
6. Einige der geplanten Wege sind Bestandteil des Premiumwanderweges „Via Mattiacorum". Eine Befestigung dieser Wege steht damit nicht im Einklang.
7. Die Untere Naturschutzbehörde, die Forstbehörde, der Fachdienst Landwirtschaft und der Naturpark Taunus sind ebenfalls zu beteiligen.
8. In Anbetracht vieler offener Fragen hinsichtlich der Ortsumgehung Eschenhahn und der Anbindung der A3 ist es kaum möglich ein belastbares, mit hohen Kosten verbundenes Radwegekonzept in den westlichen Stadtteilen zu entwickeln.
9. Da Feld- und Waldwege nach der Feldwegesatzung schon jetzt von Radfahrern genutzt werden dürfen, ist eine Erneuerung der Verkehrsschilder nicht notwendig.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden im Einzelnen betrachtet und bewertet.

S 072 und S058

Diese Maßnahme sieht einen erheblichen Flächenverbrauch vor, da eine Serpentinenstraße hergestellt werden müsste um die Steigung zu egalisieren. Der geplante Weg mündet an der vielbefahrenen K707 die überquert werden soll. Im weiteren Verlauf muss die L3274 überquert werden. An dieser Stelle befindet sich bereits ein Unfallschwerpunkt. Eine sichere Überquerung mit einem Fahrrad erscheint Werktags nur schwer möglich. Dieser Vorschlag wird von allen Ortsbeiratsmitgliedern abgelehnt.

S057

Der Ortsbeirat befürwortet den Ausbau gemäß S057 und empfiehlt ihn zu verlängern entlang der L3274 „Am Rügert“ und im weiteren Verlauf entlang des Oberauroffer Friedhofs nach Niederauroff. Der bestehende Gehweg entlang der L3274 könnte zu einem Radweg ausgebaut werden. Die entstehende Engstelle in Oberauroff „Am Rügert“ könnte auf Kosten der Straße verbreitert werden. Die Geschwindigkeitsbegrenzung an dieser Stelle könnte von 70 km/h auf 50 km/h reduziert werden.

S073

Dieser Weg ist Teil des Premiumwanderweges „Via Mattiacorum“ und ist derzeit ausreichen geschottert. Alle Ortsbeiratsmitglieder lehnen eine Asphaltierung dieses Weges ab.

S059

Der vorhandene Weg ist ausreichend für den Radverkehr und sollte aus Gründen der Biotopvernetzung nicht asphaltiert werden. Der Ortsbeirat spricht sich einstimmig gegen eine Asphaltierung dieses Weges aus.

S060

Diese Maßnahme soll in einem naturbelassenen Sumpfgebiet erstellt werden, dass regelmäßig überschwemmt wird. Dieser Weg sollte aus Gründen des Wasser-, Natur- und Biotopschutzes nicht ausgebaut werden. Der Ortsbeirat ist sich einig, daß Radfahrer von Eschenhahn nach Idstein nicht durch Oberauroff fahren werden, da der Weg länger ist und zusätzliche Höhenmeter überwunden werden müssten. Der Ortsbeirat empfiehlt auf einen Radweg entlang der K707 und K708 zu verzichten und dafür die B275 von Eschenhahn nach Idstein zum Radweg umzubauen. Dieses Teilstück der B275 wird nach dem Bau der neuen Umgehungsstraße nicht mehr für den Kraftverkehr benötigt.

S070

Hierbei handelt es sich um einen Teil des Premiumwanderweges „Via Mattiacorum“. Der Ortsbeirat empfiehlt auf den Ausbau dieses Vorschlags zu verzichten und dafür einen Radweg von Ehrenbach nach Oberauroff entlang der K707 bis zum Punkt P174 zu errichten.

P058

Die Wasserrinne ist ungefährlich, die Betoneinfassung sollte jedoch ausgebessert werden. Der Ortsbeirat empfiehlt die Absprache mit der Jagdgenossenschaft und den örtlichen Landwirten.

P170, P171, P173, P174, P175, P178, P211

Eine neue Beschilderung erscheint den Ortsbeiräten als eine unnötige Maßnahme, da bereits die Feld- und Waldwegesatzung die Nutzung mit Fahrrädern freigibt und dies bereits von den Radfahrern genutzt wird.

| Der Magistrat | | Idstein, den 14.03.2023 |
|---|---|---|
| | | |
| x | Amt 4 | zur Federführung |
| | Amt | z.w.V. |
| | Abt. 11 | z.w.V. (z.B. Ortsbeiräte, Ausschüsse, Stadtverordnetenversammlung ) |
| | Amt | z.K. |
| | | z.K. |

Bürgermeister

Hr. Weis

## Lukas Huegle (Planungsbüro RV-K)

**Von:** Weis, Thomas <thomas.weis@idstein.de>
**Gesendet:** Freitag, 17. Februar 2023 07:50
**An:** Lukas Huegle (Planungsbüro RV-K)
**Cc:** Wilz, Axel
**Betreff:** WG: Stellungnahme des Ortsbeirat Eschenhahn zur Radweg Variante Idstein - Eschenhahn

Sehr geehrter Herr Hügle,

hier die Stellungnahme aus Eschenhahn zu dem Radverkehrskonzept.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

**Thomas Weis**
**Mobilitätsmanager**
Bau- und Planungsamt

Magistrat der
Hochschulstadt Idstein
König-Adolf-Platz 2
65510 Idstein

Tel.: +49 6126 78-439
E-Mail: thomas.weis@idstein.de
Internet: www.idstein.de

Unser Newsletter für Sie – hier abonnieren!

---

**Von:** Thorsten Heil [mailto:heil@rigk.de]
**Gesendet:** Donnerstag, 16. Februar 2023 16:31
**An:** Weis, Thomas <thomas.weis@idstein.de>
**Cc:** Pötzl, Helmut <r-hap@t-online.de>; Matthias Wühle <matthias.wuehle@web.de>; Stefanie Streim <streim@visolution.net>; Angelika Benfer <angelika.benfer@gmail.com>
**Betreff:** Stellungnahme des Ortsbeirat Eschenhahn zur Radweg Variante Idstein - Eschenhahn

Guten Tag Herr Weis,

vielen Dank nochmals für die interessante Vorstellung des Radwegs Konzeptes und den offenen Dialog.

Wir haben angedachte Variante mit den Mitgliedern des Ortsbeirat Eschenhahn diskutiert und kommen, wie auch schon in der gmeinsamen Diskussion am 14.02.2023 mit den Ortsbeiräten der Ortsteile Ehrenbach und Ober- und Niederauroff angemerkt, zu dem Ergebnis das die diese nicht geeignet ist. Diese geplante Streckenführung (Maßnahme S061) ist, im Vergleich zu der Variante eines Fahrradwegs an der derzeitigen Trasse der B275 zur Autobahnanschlussstelle, streckenmäßig viel weiter und weißt im Höhenprofil große Steigungen auf. Für die Nutzung, insbesondere unter der der Berücksichtig des normalen Fahrradfahrers ohne E Bike und Kindern, erscheint uns diese daher ungeeignet.

Auch unter der Berücksichtigung, dass der Radweg Eschenhahn – Idstein für die Anbindung des Großteils des Radverkehrs aus Richtung Taunusstein und Bad Schwalbach Richtung Idstein angedacht ist, bittet der Ortsbeirat um erneute Prüfung der Streckenführung. Wir sehen einen Radweg entlang der ehemaligen Trasse der B275 bis Idstein auf Grund der Strecke und Topographie als einzig sinnvolle Alternative an und sollte daher in die Planung berücksichtigt werden.

Wir bitten Sie unsere Anmerkungen in die Planungen einfließen zu lassen und würden uns über eine Entscheidung zu Gunsten der von uns angeführten Variante freuen.

Auf Grund der bestehenden Einspruchsfrist möchten wir Sie bitten uns den Eingang der Nachricht kurz zu bestätigen.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Heil
Stellv. Ortsvorsteher Eschenhahn

Rathausstraße 17
65510 Idstein

Telefon: +49 6126 58 40 50

---

**Von:** Weis, Thomas <thomas.weis@idstein.de>
**Gesendet:** Mittwoch, 15. Februar 2023 10:33
**An:** Wolf, Edwin <wolf-edwin@t-online.de>; Pötzl, Helmut <r-hap@t-online.de>; r.hellmuth@gmail.com; Glashoff-Kern, Maike <Glashoff-kern@web.de>; Hahn, Dr. Thomas <ortsbeirat.oberauroff@online.de>; Thorsten Heil <heil@rigk.de>
**Cc:** Weber, Dunja <Dunja.Weber@idstein.de>
**Betreff:** Vorstellung des Radverkehrskonzeptes - Unterlagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie die Präsentation von der Veranstaltung am gestrigen Abend sowie den Link zu dem Webtool: https://rv-k.de/Idstein/Radverkehrskonzept/Abstimmung/WebGIS.html

Ich bitte Sie, diese E-Mail an die Mitglieder Ihrer Ortsbeiräte weiterzuleiten. Für Fragen und Rückmeldungen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

**Thomas Weis**
**Mobilitätsmanager**
Bau- und Planungsamt
Magistrat der
Hochschulstadt Idstein
König-Adolf-Platz 2
65510 Idstein
Tel.: +49 6126 78-439
E-Mail: thomas.weis@idstein.de
Internet: www.idstein.de

Unser Newsletter für Sie – hier abonnieren!

<Radverkehrskonzept.pdf>

**Ortsbeirat Kröftel** | Am Erbsengarten 2 | 65510 Idstein-Kröftel
**Ortsbeirat Nieder- Oberrod** | Steinchenstr. 3a | 65510 Idstein-Niederrod

**Ortsbeirat Kröftel**
Am Erbsengarten 2
65510 Idstein – Kröftel

ortsbeirat@kroeftel.de
www.kroeftel.de

Magistrat der
Hochschulstadt Idstein
**Herrn Thomas Weis**
**Mobilitätsmanager**
Bau- und Planungsamt
König-Adolf-Straße 2
65510 Idstein

**Idstein - Kröftel, 19. März 2023**

**Radverkehrskonzept 2035 der Hochschulstadt Idstein**
**Rückmeldung der Stadtteile Nieder-Oberrod und Kröftel**

Sehr geehrte Damen und Herren,
Sehr geehrter Herr Weis,

wie an Ihrer vergangenen Informationsveranstaltung vom 15.02.2023 vereinbart, senden wir Ihnen hiermit mit Frist 20.03.2023 unsere Ergänzungen beziehungsweise Vorschläge der Stadtteile Nieder-Oberrod und Kröftel festgehalten in beigefügter Anlage zu, bezogen auf die Radverkehrsanbindung von Nieder-Oberrod und Kröftel nach Idstein.

Eine bspw. Ortsumgehung, wie von Ihnen geplant in Nieder-Oberrod, ist nicht nötig, so wären hier Kostenersparnisse schon heute bedacht. Im Plan zu ersehen in Gelb markiert können Sie unsere Vorschläge sehr gut entnehmen. Teilweise mit oder ohne größere Neubauten bzw. Überquerungen von Straßen oder Bächen. Wege bestehen bereits, müssten unter Beachtung jeglicher Richtlinien verbreitet, ausgebaut oder saniert werden. Zu den näheren und weiteren Erklärungen stehen wir Ihnen sehr gerne zur Verfügung.

Wir bitten Sie hiermit höflichst die Ihnen hiermit zugesandten Vorschläge mit in die kommenden Entscheidungs- und oder Beschlussveranstaltungen mit zu integrieren. Ebenfalls bitten wir Sie hiermit auch die Stadtteile Nieder-Oberrod und Kröftel in sämtlichen weiteren Abstimmungen und Entscheidungsphasen mit zu beteiligen und informieren.

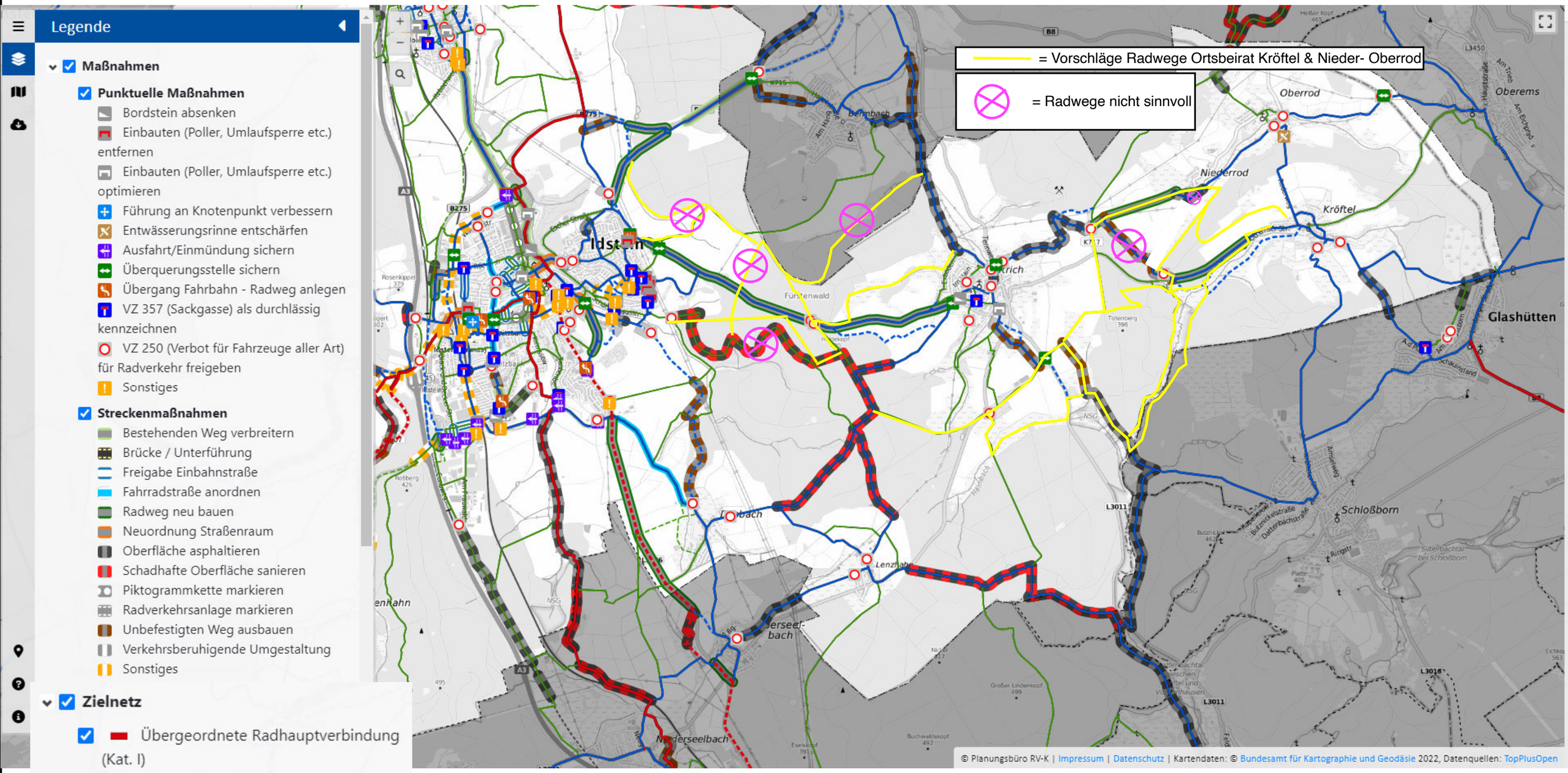
Recht herzlichen Dank im Voraus

Mit freundlichen Grüßen

gez. Georg Striedter
Ortsvorsteher Kröftel

gez. Petra Scherer
Ortsvorsteherin Nieder-Oberrod

**Anlagen:**




Vorschläge Ortsbeirat Kröftel

Ortsbeirat Dasbach

Sven Kühnel

An der Struth 23

65510 Idstein Dasbach

**Stellungnahme des Ortsbeirats Dasbach zum Radverkehrskonzept der Hochschulstadt Idstein zu folgenden Streckenmaßnahmen:**

- Maßnahmennummer S043
- Maßnahmennummer S044
- Maßnahmennummer S045
- Maßnahmennummer S125
- Maßnahmennummer S126
- Maßnahmennummer S055

**Maßnahmennummer S043, S044, S045:**

Der im Radverkehrskonzept dargestellte Weg (S044), der parallel zum Bach „Dasbach“ in Richtung Idstein verläuft, befindet sich derzeit in einem sehr schlechten Zustand, was in der Vergangenheit bereits zu mehreren Stürzen von Radfahrern führte und Rettungseinsätze durch Notarzt und Feuerwehr notwendig machte. Der Weg ist aufgrund seines flachen Streckenverlaufes und der den Weg umgebenden Bäume, die in den Sommermonaten vor direkter Sonneneinstrahlung schützen, ein beliebter und sehr häufig genutzter Weg von Wanderern und Radfahrern um nach Idstein zu gelangen. Viele Familien nutzen den Weg zudem für einen Ausflug nach Idstein, um dort in einer der Lokalitäten speisen zu gehen. Weiterhin bieten die an dem Weg befindlichen Bänke (z.B. an den Weihern) Gelegenheit für eine Pause. Der Waldweg, der entlang des Wolfsbaches, vorbei an der Grillhütte über das Restaurant Ponyhof nach Idstein führt, schützt die Radfahrer und Wanderer im Hochsommer durch die vorhandenen Bäume ebenfalls vor direkter Sonneneinstrahlung.

Aus den obengenannten Gründen wird der Weg S044 vorbei an den Weihern, der Grillhütte bis hin zum Restaurant Ponyhof als ideale Verbindung zwischen Idstein und Dasbach angesehen und die Befestigung des Weges S044 daher unterstützt und dringend empfohlen.

Der im Plan eingezeichnete, nicht befestigte Feldweg S043, der zwischen zwei Wiesen zu dem geteerten Weg zum Reiterhof nach Idstein führt, wird durch seine Hanglage sowie den dort häufig vorkommenden Wasseransammlungen vom Ortsbeirat als nicht geeignete Verbindung erachtet. Ein Ausbau bzw. eine Befestigung dieses Weges S043 erscheint aufgrund des dafür notwendigen Aufwandes (Begradigung des Weges, eventuelle Drainagelegung als Möglichkeit zum Ablauf der Wasseransammlungen) als nicht sinnvoll angesehen.

Die Ausweisung der K711 (Maßnahmennummer S045) als Fahrradstraße wird vom Ortsbeirat Dasbach in Gänze abgelehnt. Bereits in der Vergangenheit hat eine geplante Nutzungsänderung bzw. Stilllegung der K711 zu massivem Widerstand der Dasbacher Bürger geführt, die in einer Protestaktion vor dem Idsteiner Rathaus mündete. Dies sorgte dafür, dass die K711 in ihrer jetzigen Form erhalten blieb und saniert wurde.

Im Anhang ein Bild (Abbildung 1) mit der vom Ortsbeirat favorisierten Radverbindung zwischen Idstein und Dasbach.

**Maßnamennummern S125 und S126:**

Der Weg S126 ist ein von Fahrradfahrern hoch frequentierter Weg. Er bietet Radfahrern eine gute Möglichkeit um auf kurzer Strecke in die Ortschaften Lenzhahn, Heftrich und Bermbach zu gelangen und stellt zudem eine weitere Option dar, um über den Weg S125 nach Idstein zu gelangen.

Im Rahmen des Alteburger Marktes nutzen viele Bürger der umliegenden Ortschaften das Fahrrad als Alternative zum Auto, um der angespannten Parksituation auf dem Markt aus dem Weg zu gehen. Die Wege S125 und S126 sind dabei gern genutzte Wege, weshalb der Ortsbeirat eine Sanierung der schadhaften Oberfläche beziehungsweise eine Ausbesserung dieser Wege befürwortet.

**Maßnahmennummer S055:**

Der beschriebene Weg S055 ist ein Teilstück eines Rundweges, welcher von Familien aus Lenzhahn, Dasbach und Oberseelbach oftmals genutzt wird, um einen Spaziergang oder eine kurze Radtour zu dem Tiergehege in Oberseelbach zu machen. Dabei ist anzumerken, dass das im Anhang in Abbildung 2 rot dargestellte Wegstück, welches im Radverkehrskonzept nicht gesondert ausgewiesen ist, sich in einem sehr schlechten Zustand befindet. Auch hier kam es durch die vorhandenen Schlaglöcher in der Vergangenheit zu Stürzen von Radfahrern und zu Verletzungen bei Joggern, die in den Schlaglöchern des asphaltierten Weges umknickten.

Eine Asphaltierung des Weges S055 sieht der Ortsbeirat Dasbach positiv. Zudem wird eine Sanierung des asphaltierten Weges (in Abbildung 2 rot dargestellt) nahegelegt, um weitere Stürze und Verletzungen von Radfahrern und Joggern zu vermeiden.

Favorisierte Radverbindung zwischen Idstein und Dasbach

**Abbildung 1: Radverbindung zwischen Idstein und Dasbach; Beinhaltet die Befestigung des Weges S044**

Häufig genutzter Rundweg

Sanierungsbedürftiges Teilstück

**Abbildung 2: Häufig genutzter Rundweg; Beinhaltet Maßnahmennummer S055**

**Anlage 22**

Stellungnahme *Untere Naturschutzbehörde Rheingau-Taunus-Kreis (19.04.2023)*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

Fachdienst Untere Naturschutzbehörde
Frau Schulz
FD IV.2-100393-2023-as

Bad Schwalbach, 19. April 2023
☎ 434

Frau Grein, FD IV.3

im Hause

**Radverkehrskonzept Idstein – Beteiligung TöB**
Hier: Stellungnahme der Unteren Naturschutz- und Unteren Wasserbehörde

Sehr geehrte Frau Grein,

wir nehmen wir folgt Stellung:

Grundsätzliches:
Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange per webbasierter Kartenanwendung ist für uns praktikabel, allerdings nur dann, wenn dort für die Prüfung relevanten Fachdaten enthalten sind. Fachdaten sind alle relevanten Schutzgebiete oder sonstigen geschützten Bereiche (Wasserschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete, Gewässerrandstreifen, Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete etc.) oder Biotopdaten, die i.d.R. auch frei verfügbar sind. Daten zu den Naturdenkmalen und den Geschützten Landschaftsbestandteilen sind bei uns digital erhältlich und im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung darzustellen.
Wir als Verwaltung können zwar die Planungsdaten in das eigene Gis integrieren, nur ist dies i.d.R. mit zeitlichem und personellen Aufwand für uns verbunden und die Prüfung des Sachverhaltes verzögert sich dadurch.
Für zukünftige TöB-Beteiligungen und auch spätere Genehmigungs-/Befreiungsverfahren raten wir dringend an, dass der Vorhabenträger/Planer alle relevanten Daten umfänglich von sich aus zur Verfügung stellt.

Weiterhin ist uns nicht klar, wer als TöB noch beteiligt wurde. Wir empfehlen, dass den Beteiligungsmails eine Durchschrift des Gesamtverteilers, so wie das in Papierform Standard ist, beigefügt wird. Falls noch nicht geschehen, sollten andere Behörden (Obere Behörden beim Regierungspräsidium Darmstadt, HessenMobil etc.) und auch der Naturpark Rhein-Taunus, durch den Vorhabenträger/Planer in das Verfahren integriert werden.

Unsere Prüfung im Rahmen der TöB-Beteiligung kann keine verbindliche Aussage zu später notwendigen Genehmigungs-/Befreiungsverfahren und der jeweils zuständigen Behörde enthalten, da dies immer vom Einzelfall abhängt, sowohl naturschutzrechtlich als auch wasserrechtlich. Selbiges gilt auch für die Vorlage notwendiger Unterlagen für das jeweilige Verfahren.

Der Grundsatz beim Neubau von Radwegen oder Verbreiterungen bestehender Wege sollte vor allem in Schutzgebieten sein, möglichst keinen Eingriff oder wenn tatsächlich nicht anders möglich, einen möglichst geringen Eingriff zu planen.

Untere Naturschutzbehörde:
Die geplanten Radwege inkl. bestehender Wege führen zum Teil durch FFH- und Naturschutzgebiete sowie entlang Geschützter Landschaftsbestandteile. Ein bisher unbefestigter Weg, der mit wassergebundener Decke befestigt wird und/oder mit Beleuchtungselementen ausgestattet wird, kann Genehmigungs- bzw. Befreiungspflichten hervorrufen.
Sollen Beleuchtungselemente errichtet werden, verweisen wir auf die LAI-Richtlinie „Richtlinie zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“ sowie auf die Planungshilfe für Kommunen des Biosphärenreservats Rhön „Umweltverträgliche Beleuchtung an öffentlichen Straßen, Wegen und Parkplätzen (Quelle: https://www.biosphaerenreservat-rhoen.de/fileadmin/media/fotos/antje/Sternenpark/PDF/Planungshilfe_Oeffentliche-Strassen-Parkplaetze_Sternenpark_Rhoen.pdf ).

Innerhalb und auch angrenzend zu Schutzgebieten und –objekten ist mit besonderen Anforderungen an den Artenschutz zu rechnen, sobald Wege in Gänze oder auch teilweise neu errichtet oder ausgebaut werden.

Seitens des Naturpark Rhein-Taunus wird derzeit ein Freizeitwegekonzept erarbeitet. Um Interessen- und Nutzerkollisionen zu vermeiden, sollte sich der Vorhabenträger bzw. Planer frühzeitig mit den Naturpark abstimmen.

Untere Wasserbehörde:
Nach einer ersten groben Sichtung des Radverkehrskonzepts Idstein ist festzustellen, dass einige Radwegemaßnahmen durch die Zone II von Wasserschutzgebieten bzw. im Nahbereich eines Gewässers verlaufen.

Gemäß der zugehörigen Legende ist zu erkennen, dass einige Radwege komplett neu gebaut werden, bestehende Radwege zum Teil verbreitert werden, die Oberfläche asphaltiert wird oder einige unbefestigte Radwege ausgebaut werden sollen.
Diese Art der Maßnahmenvorschläge ist hier im Vorfeld noch durch das Planungsbüro RV-K aus Frankfurt dahingehend zu prüfen ob entlang der Radwegestrecken neue Gewässerquerungen (Brücken) erforderlich werden bzw. zu ertüchtigen sind und ob die Radwege parallel zum Gewässer verlaufen, innerhalb des Gewässerrandstreifens – Innenbereich 5 m/Außenbereich 10 m – (Rechtsgrundlagen: §§ 22/23 HWG „bauliche Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern“) oder im Überschwemmungsgebiet (Rechtsgrundlage: § 78 Abs. 5 WHG „Bauliche Schutzvorschriften für festgesetzte Überschwemmungsgebiete“) liegen.

Ist dies der Fall, so ist in den entsprechenden Maßnahmenblättern darauf hinzuweisen, dass für die jeweilige Maßnahme ein wasserrechtliches Genehmigungsverfahren bei der zuständigen Wasserbehörde erforderlich wird.

Gleiches trifft auch auf die Maßnahmenvorschläge zu die durch die Zone II von festgesetzten Wasserschutzgebieten verlaufen sollen. Hier ist im Allgemeinen in der Zone II das Verbot der

Errichtung und die wesentliche Änderung von baulichen Anlagen, das Verbot von Baustellen/-lager und Baustelleneinrichtungen sowie das Verbot von Bodeneingriffen, bei dem die belebte Bodenzone verletzt oder die Grundwasserüberdeckung vermindert wird, betroffen. Hierfür ist dann eine wasserrechtliche Befreiung von den v.g. Verboten gemäß § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG „Besondere Anforderungen in Wasserschutzgebieten“ erforderlich.

Bei der Planung zum Neubau eines Radweges ist generell im Vorfeld nach alternativen Streckenabschnitten zu suchen, die nicht durch die Zone II eines festgesetzten bzw. durch ein im Ausweisungsverfahren befindliches Trinkwasserschutzgebiet führen.

In den relevanten Maßnahmenblättern ist somit auf die jeweilige wasserrechtliche Betroffenheit hinzuweisen.

Erläuterung:
-WHG = Wasserhaushaltsgesetz in seiner aktuellen Fassung
-HWG = Hessisches Wassergesetz in seiner aktuellen Fassung

**Wir bitten unsere Stellungnahme einschl. der grundsätzlichen Anmerkungen in die Gesamtstellungnahme des Hauses aufzunehmen und uns eine Durchschrift zukommen zu lassen.**

Gez.

(Schulz)

**Anlage 23**

Stellungnahme *Kreisbauernverband Rheingau-Taunus*
*(05.05.2023)*

**Radverkehrskonzept Idstein 2035**

# Kreisbauernverband Rheingau-Taunus e.V.

Geschäftsstelle: Kreishaus, 65307 Bad Schwalbach – www.KBV-Rheingau-Taunus.de

Kreisbauernverband Heimbacher Str. 7 65307 Bad Schwalbach


Planungsbüro RV-K
Herrn Lukas Hügle
Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main


Tel.: 06124/1397
Fax: 06124/1332
E-Mail: KBV-RTK@t-online.de
Bürozeiten: Mo, Mi, Do 08.00 – 12.00 Uhr


Bad Schwalbach, den 05.05.2023

**Radverkehrskonzept Idstein**

Sehr geehrter Herr Hügle,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für Ihre E-Mail vom 12.04.2023 und die damit verbundene Beteiligung der Landwirtschaft. Zur Sache nehmen wir wie folgt Stellung:

Im Vorfeld der Verkehrswegeplanung ist der Bedarf an zusätzlichen Wegeverbindungen, hier insbesondere Radwege, zu ermitteln. Aus der vorliegenden Planung ergibt sich keine Bedarfsplanung. Da das Thema Flächenschutz ein wichtiger Schwerpunkt unsererseits ist, fordern wir basierend auf der Bodenschutzklausel des § 1 BauGB eine entsprechende Bedarfsplanung.

Nach unseren Recherchen in der interaktiven Verkehrsmengenkarte von Hessen Mobil lag der Radverkehr im Idsteiner Land bereits im Jahr 2000 auf niedrigem Niveau, und ist bis zum Jahr 2021 quasi zum Erliegen gekommen. Daher besteht nach unserer Auffassung weder der Bedarf, noch die Notwendigkeit des Ausbaus der Radwege im Idsteiner Land, weder dem Grunde nach noch in dem hier vorgesehenen Umfang.

Feldwege sind im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren aus sog. Masseland entstanden und der jeweiligen Teilnehmergemeinschaft und deren Rechtsnachfolgern, i.d.R. den Eigentümern landwirtschaftlich nutzbarer Grundstücke, zur Verfügung gestellt worden. Die Feld- bzw. Wirtschaftswege dienen der Erschließung und der Erleichterung der Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Nutzflächen. Dabei schaffen sie auch die Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Einsatz der Landtechnik. Die Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (RLW) sehen dabei vor, dass die Wege nur im erforderlichen Umfang auszubauen sind.

Diese Ausführungen werden grundsätzlich unterstützt. Die Zweckentfremdung von Feldwegen für Radverkehrswege wird aufgrund der Einschränkungen für die nach Flurbereinigungsplan vorgesehenen Nutzer grundsätzlich abgelehnt. Jedenfalls ist die Umwidmung von Feldwegen auf das absolut notwendige Maß zu beschränken. In jedem Einzelfall ist die Notwendigkeit und Angemessenheit darzulegen.

Bei einem etwaigen Ausbau von Feldwegen zu Radwegen sind die Belange der Landwirtschaft zu beachten, d.h. die betroffenen Wege müssen unter Beachtung der RLW ausgebaut werden, sodass sie weiterhin für die Landwirtschaft uneingeschränkt nutzbar bleiben.

Viele der zum Ausbau vorgesehenen Feldwege sind derzeit Wiesenwege bzw. maximal gesplittete Wege. Diese Feldwege sind von Bedeutung für die Biotopvernetzung (vgl. u.a. Das Schicksal der Feldwege, Wegränder und Gräben - verschwundene Lebenslinien in der Feldflur, https://hessen.nabu.de/imperia/md/content/hessen/symposium/2019/feldwege_wegraender_graeben_steinmetz.pdf ). Deswegen fordern Umweltverbände den Erhalt von Feldwegen für intakte Biotope (https://www.gruene-odenwald.de/nabu-die-bedeutung-von-feldwegen-fuer-intakte-biotope/) und es werden auch Resolutionen verabschiedet ( https://www.nabu-waldeck-frankenberg.de/tl_files/fM_k0002/Pressespiegel/2017/2017-10-22%20NABU-Resolution%20Feldwege.pdf ).
Diese Auffassung wird im Grundsatz unterstützt.

Der Ausbau von Radverkehrswegen soll mit Landesmitteln aus dem Klimaschutzplan des Landes Hessen gefördert werden. D.h. es stehen Klimaschutzziele im Vordergrund.
Wir fordern daher, für jeden zum Ausbau vorgesehenen Feldweg eine Betrachtung anzustellen, die Aussage zu den Wirkungen auf das Klima gibt. Insbesondere sollte dargestellt werden, wieviel Kohlenstoffdioxid durch die Maßnahmen ausgestoßen würde, wieviel man im Gegenzug einsparen kann und ob es sich hierbei um ein günstiges Verhältnis handelt. Als angemessenen Betrachtungszeitraum sollte dabei 30 Jahre angesetzt werden.

Weiter sind im Radverkehrskonzept bestehende Wegebeziehungen zu beachten. D.h. insbesondere, dass Radwege entlang bestehender Straßen und Wege zu bevorzugen sind. Der vorliegende Entwurf wird dem nicht gerecht, da die geplanten Radwege überwiegend abseits bestehender Straßenverbindungen liegen. Wir fordern daher Radwege entlang der bestehenden Kreis-, Landes- und Bundesstraßen anzulegen und die Wege in der Feldflur zu schonen. Dies dient auch dem Erhalt der Funktionen ungestörter Böden für den Klima-, Wasser- und Bodenschutz.

Aufgrund der vorgesehenen Trennung der Radwege von den bestehenden Wegebeziehungen stellt sich auch die Frage der Sicherheit dieser Radwege. Wie soll die Verkehrssicherheit und durch wen garantiert werden. Ist ein Winterdienst vorgesehen? Wie sieht die Erreichbarkeit im Falle von Notfällen durch die Rettungskräfte aus?

Staatlich finanzierte Maßnahmen unterliegen neben der Vorgabe der Notwendigkeit auch der Vorgabe der Angemessenheit. Die Wirtschaftlichkeit muss folglich begründet werden. Mit der interaktiven Karte wird keine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung bereitgestellt. Es wird daher um Darlegung der Wirtschaftlichkeit der einzelnen Maßnahmen gebeten.

Mit freundlichen Grüßen
Kreisbauernverband Rheingau-Taunus e.V.
Im Auftrag

Jonas Bachmann

(J. Bachmann)
Geschäftsführer